L'ÉCONOMIE DE LA VITESSE : L'AUTOMOBILISME ET SES ENJEUX DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET LA RÉGION DE QUÉBEC (1919-1961)

Étienne Faugier

▶ **To cite this version:**

Étienne Faugier. L'ÉCONOMIE DE LA VITESSE : L'AUTOMOBILISME ET SES ENJEUX DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET LA RÉGION DE QUÉBEC (1919-1961). Histoire. Université Lyon 2 Lumière; Université Laval (Québec, Canada), 2013. Français. NNT : . tel-02497253

HAL Id: tel-02497253
https://hal.science/tel-02497253

Submitted on 3 Mar 2020

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.

ÉTIENNE FAUGIER

L'ÉCONOMIE DE LA VITESSE : L'AUTOMOBILISME ET SES ENJEUX DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET LA RÉGION DE QUÉBEC (1919-1961)

Thèse de doctorat en cotutelle présentée
à la Faculté des études supérieures et postdoctorales de l'Université Laval, Québec
Dans le cadre du programme de doctorat en histoire
Pour l'obtention du grade de *Philosophiae Doctor* (Ph. D.)

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE
FACULTÉ DES LETTRES
UNIVERSITÉ LAVAL
QUÉBEC

et

DÉPARTEMENT DU GHHAT
ÉCOLE DOCTORALE SCIENCES SOCIALES 483
LABORATOIRE D'ÉTUDES RURALES
UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2
LYON

2013

© Étienne Faugier, 2013

Thèse dirigée

par Mme. Claude-Isabelle BRELOT

Professeur émérite à l'Université Lumière Lyon 2

Et Mr. Martin PÂQUET

Professeur d'histoire à l'Université Laval

Soutenue le 22 mars 2013

Composition du Jury

Mme Claude-Isabelle BRELOT	Professeur émérite d'histoire Université Lumière Lyon 2
M. Jean-Luc MAYAUD	Professeur d'histoire Université Lumière Lyon 2
M. Martin PÂQUET	Professeur d'histoire Université Laval
M. Laurent TISSOT	Professeur d'histoire Université de Neuchâtel
M. Marc VALLIÈRES	Professeur émérite d'histoire Université Laval

RÉSUMÉ

L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)

Notre thèse prend le parti d'analyser l'automobilisme dans l'Occident rural durant le XX^{e} siècle. Elle s'appuie sur une étude croisant le département du Rhône en France et la région de Québec au Canada. La documentation est constituée, outre une abondante bibliographie bilingue, de sources gouvernementales issues de fonds d'archives départementaux pour le département Rhône, et, pour la région de Québec, de sources nationales. Celles-ci sont complétées par des périodiques, des revues spécialisées, des sources statistiques et de l'iconographie.

La démonstration tente d'éclairer les enjeux, présents dans l'historiographie mais jusqu'ici implicites, de l'adoption de la vitesse automobile et de ses conséquences dans l'espace rural. En croisant les territoires, il s'agit de mettre en évidence comment un objet industriel produit en ville – l'automobile et ses déclinaisons – modifie le paysage rural et l'exploitation agricole, les mentalités et les pratiques de mobilité.

Ce travail montre que les mutations imposées par l'automobilisme sont, quoique moins visibles parfois, bien plus nombreuses et complexes au sein du monde rural qu'elles peuvent l'être dans l'espace urbain. Il présente également la rapidité avec laquelle les populations rurales ont adopté ce mode de transport : la question de l'anti-automobilisme rural est largement repensée et une attention est portée aux impacts socioculturels de la mécanisation agricole. Enfin, les développements étayent la représentation admise que la vitesse automobile s'inscrit dans un système logique et cohérent qui révolutionne à la fois les modes de déplacement, l'appréhension du territoire, les pratiques sociétales et, enfin, les mentalités.

Mots-clés : vitesse ; automobilisme ; monde rural ; histoire croisée ; France ; Québec ; XX^{e} siècle ; transport ; motorisation ; mécanisation ; mobilité

The Economy of Speed: Automobilism and its Stakes in the Rhône region and the Quebec Area (1919-1961)

Our thesis analyzes automobilism in the rural West during the twentieth century. It is based on a study crossing the Rhône region in France and Quebec area in Canada. Our documentation relies on archives for the Rhône region and national sources for Quebec area. These are supplemented by periodicals, reviews, statistical sources and iconography.

Our demonstration wishes to answer to the question of the adoption of speed and its consequences in rural areas. By crossing territories, it highlights how an object produced by industrial city – the automobile and its variations – changes the rural and agricultural landscape, attitudes and practices of mobility.

This work show that mutations about automobilism are much more numerous and complex in the rural than in urban areas. It also highlights the relative speed with which rural people have adopted this mode of transport: rural anti-automobilism is re-evaluated and sociocultural impacts of mechanization are underlined. Finally, it posits the idea that the car speed is part of a logical and coherent system that is revolutionizing the mode of travel, but also and especially the space occupied and attitudes.

Key-words: speed; automobilism; rural studies; cross-history; France; Quebec; twentieth century; transportation; motorization; mechanization; mobility

AVANT-PROPOS

Arriver à la fin de la rédaction d'une thèse, la tentation est grande de n'y voir qu'un « voyage autour de ma chambre[1] ». Pourtant, je n'ai jamais été seul dans cette aventure. C'est grâce à toutes ces personnes que ce projet a pu démarrer, s'élancer et s'épanouir.

Québec et Canada

Je tiens à remercier premièrement mon directeur, Martin Pâquet, pour avoir accepté de me co-diriger dans ce projet de doctorat, pour m'avoir conseillé tout au long de mes recherches, mais aussi pour s'être soucié de mon bien-être à l'Université Laval et à Québec.

Je voudrais aussi remercier trois spécialistes canadiens de l'histoire de l'automobile, Gérald T. Bloomfield, professeur d'histoire à l'Université de Guelph, Donald F. Davis, professeur retraité ainsi que Yves Bussière, professeur honoraire à l'INRS-UCS de Montréal pour tout l'appui qu'ils ont apporté dans ce projet.

Je tiens spécialement à remercier Marc Vallières professeur retraité spécialiste de l'histoire économique et administrative du Québec pour nos discussions, sa sympathie et sa disponibilité à mon égard.

Je remercie d'une part toutes les personnes qui m'ont aidé, conseillé dans mes démarches et mes recherches dans la province de Québec.

À l'Assemblée nationale (Québec) :

Martin Pelletier, Martin Rochefort, Gilles Gallichan, Christian Blais, Frédéric Lemieux, Jocelyn Saint-Pierre, Alain Gariépy pour leur accueil chaleureux, leur gentillesse et leur aide précieuse.

À la Bibliothèque et aux Archives nationales du Québec, centre de la Capitale-Nationale :

Renald Lessard et André Ruest pour leur aide et les multiples discussions que nous avons eues ensemble que ce soit d'ordre académique ou non.

[1] Nous reprenons le titre du roman de Xavier de MAISTRE, *Voyage autour de ma chambre*, Paris, Delaunay, 1829.

Au siège du CAA de Québec :

Pierre Lafontaine, Directeur adjoint, rédaction et communication interne du CAA-Québec, pour m'avoir facilité l'accès à leurs archives et documents.

Au musée J. Armand Bombardier de Valcourt :

Andrée Richer recherchiste documentaliste pour les documents qu'elle m'a gentiment transmis.

À l'Association des Transports du Canada :

Glenn Close au service de la bibliothèque.

En ce qui concerne mon réseau de connaissances, je voudrais remercier tout le groupe du local 3290 et ailleurs, c'est-à-dire Stéphane & Sophie Savard, Jérôme Boivin & Eloïse, Patrick Michel Noël, Valérie Lapointe-Gagnon, Van Troi Tran, Olivier Côté, Maria Neagu, Jules Racine St-Jacques, Émilie Guilbeault-Cayer, Jean-François Conroy, Alexandre Turgeon, Katerie Gaudet-Chamberlain, Mélissa Simard-Morin, Anne-Sophie Fournier-Plamondon et les autres pour leur gentillesse et leur aide lors de mes recherches à Québec. Ce réseau de contacts est devenu pour moi une deuxième famille.

Un merci sincère à Andrée Héroux qui a réalisé les multiples cartes pour la région de Québec.

Entre-deux

Entre deux espaces, je tiens à remercier, Gijs Mom, Massimo Moraglio, Bernd Kreuzer, Laurent Tissot, Clay McShane, Peter Norton pour leur aide, les conseils précis et précieux.

J'aimerai remercier les personnes aux deux universités chargées des relations internationales des deux côtés de l'Atlantique : Johanne Gagné et Mme Dionne à Québec et Marie-Danielle Ray à Lyon.

Lyon, Paris et la France

Je tiens bien sûr à remercier ma directrice, Madame Claude-Isabelle Brelot, pour m'avoir épaulé tout au long de ces années de recherches, bien avant le doctorat.

Je voudrais exprimer toute ma gratitude à Mathieu Flonneau, maître de conférences à l'Université Paris I et spécialiste français de l'automobilisme, pour son aide, ses conseils et sa présence depuis le tout début de mes recherches. Je ne serais sans doute pas là s'il ne m'avait pas soutenu et cru en moi tout ce temps.

Merci aux différents centres d'archives de m'avoir ouvert leurs portes et leurs fonds de documentation : les Archives Départementales du Rhône, la Fondation de l'automobile Marius Berliet, la médiathèque Renault et la Bibliothèque Municipale de Lyon.

En ce qui concerne *mon* réseau français, je tiens à remercier mes coéquipiers qui ont aussi été des copilotes lors de mes recherches : Sébastien Gardon, Stève Bernardin, Arnaud Passalacqua et Pierre-Yves Saunier pour ses commentaires précieux qui m'ont aidé à me surpasser à chaque instant. Vincent Guigueno pour son insatiable passion pour le monde paysan et tous les membres de l'équipe du Séminaire *de l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité* et de l'association Passé-Présent-Mobilité *(P²M)*, pour les conseils qu'ils m'ont prodigués et surtout leur soutien : Benjamin Thierry, Sébastien Richez, Léonard Laborie, Rodrigo Booth, Jean Orselli, Stéphanie Le Gallic, Clara Torrès.

Je tiens à remercier mes collègues du Laboratoire d'Études Rurales (LER) à Lyon : Alexine Fontaine, Gabriel Garrote, Delphine Vitrolles, Jean-Pierre Aguerre pour nos discussions sur des sujets proches – ou non – les uns des autres.

Enfin, je me dois de remercier, ma famille, mes amis – Gaëtan, Élodie, Raphaël, Julien, David, Jérémy, Nelcia, Naïs, Patrick, Amandine, Arnaud & Fred, Sophie & Nicolas & Armand – et tous les gens qui m'ont encouragé à poursuivre ce travail durant ces années.

Merci à ma pilote depuis de nombreuses années : Dominique Grange et à sa famille – Jean-Paul, Michelle, Sébastien, Hélène et Paul.

Je remercie aussi le Conseil International en Études Canadiennes (CIEC) et la région Rhône-Alpes (Bourse Explora'doc) pour m'avoir accordé une aide financière dans le cadre de mes recherches.

Vous avez égayé et enrichi mon parcours. Merci à vous.

À mon père.

À ma famille
pour avoir eu foi en moi
et m'avoir permis
d'avoir confiance en moi-même

« Je suis content et heureux, par conséquent mauvais historien ».

Johann Wolfgang Von Goethe, *Les souffrances du jeune Werther*,
W. Walther, Erlangen, 1776, p. 21

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ ..... **i**

AVANT-PROPOS ..... **iii**

TABLE DES MATIÈRES ..... **ix**

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS (France) ..... **xi**

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS (Canada, Québec) ..... **xiii**

TABLE DES ÉQUIVALENCES ..... **xiv**

LISTE DES TABLEAUX ..... **xv**

LISTE DES PHOTOGRAPHIES ET ICONOGRAPHIES ..... **xvii**

LISTE DES FIGURES ..... **xviii**

LISTE DES CARTES ..... **xix**

LISTE DES GRAPHIQUES ..... **xxi**

INTRODUCTION **1**

PREMIÈRE PARTIE. L'AUTOMOBILISME EN OCCIDENT AU DÉBUT DU XX^{e} SIECLE **43**

Chapitre 1 : DES PREMIERS TOURS DE MANIVELLE AUX PREMIERS COUPS DE VOLANT EN FRANCE ET AU CANADA 45

La ville comme berceau de l'automobile 45

Les premiers automobilistes et les premières organisations automobiles 50

Les premières organisations automobiles 66

Un trompe-l'œil : les réactions contestataires vis-à-vis de l'automobilisme ou l'anti-automobilisme 74

Le réseau routier et son évolution 81

Chapitre 2 : LES DÉBUTS DE L'AUTOMOBILISME DANS LA RÉGION DE QUÉBEC ET DANS LE RHONE 93

L'industrie automobile dans le département du Rhône et dans la région de Québec 93

Les premiers automobilistes et les premières organisations automobiles 96

L'anti-automobilisme : entre mesures individuelles et mesures étatiques 112

Le réseau routier et son évolution dans le Rhône et la région de Québec 117

DEUXIÈME PARTIE. L'INFRASTRUCTURE IMMOBILE DE LA VITESSE : LE SYSTEME ROUTIER **127**

Chapitre 3 : LA VITESSE COMME ÉLÉMENT STRUCTURANT L'ESPACE (1919-1961) 129

Des chemins à la route (1919-1939) 129

La maturité du réseau routier (1939-1961) 150

Chapitre 4 : L'ÉRECTION DES ROAD-SIDES COMME PAYSAGE DE LA VITESSE 161
« Des petits cailloux blancs » au « fil d'Ariane » : la signalisation routière en construction 162
La route « herborisée » 178
Les structurations des road-side 187

TROISIÈME PARTIE. LA VITESSE IMAGINÉE : LA STRUCTURATION MENTALE DU TERRITOIRE **203**
Chapitre 5 : LA VITESSE COUCHÉE SUR PAPIER : LES LITTÉRATURES AUTOMOBILES 205
Le club automobile comme média de l'automobilisme (1919-1945) 206
Entre promotion et sécurité de l'automobilisme (1945-1961) 236
Chapitre 6 : MAITRISER LA VITESSE : LE PROCESSUS DE NORMALISATION 263
Les ramifications de la législation (1890-1939) 264
La liberté bridée (1939-1961) 292

QUATRIÈME PARTIE. LA VITESSE APPROPRIÉE : L'AUTOMOBILISME ET SES MULTIPLES VARIATIONS **313**
Chapitre 7 : L'ÉCONOMIE DE LA VITESSE : LA BATAILLE DES ROUTES, LA BATAILLE DES CHAMPS 315
La course à la vitesse : « les technologies en compétition » 315
De la motoculture à la mécanisation agricole (1900-1961) 348
Chapitre 8 : LA VITESSE CULTIVÉE : USAGES ET USAGERS DE LA VITESSE AUTOMOBILE 371
L'évolution de la possession automobile 371
Les usages utilitaires de la vitesse 386
En route vers l'avènement de la civilisation automobile 424

CONCLUSION **455**

BIBLIOGRAPHIE **471**

WEBOGRAPHIE **515**

FILMOGRAPHIE **517**

SOURCES **519**

TABLE DES MATIÈRES DÉVELOPPÉE **541**

ANNEXES **549**

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS (France)

AC	Automobile-Club
ACC	Automobile-Club du Centre
ACA	Automobile-Club d'Auvergne
ACF	Automobile-Club de France
ACR	Automobile-Club du Rhône
ACM	Automobile-Club Médical
ACMP	Automobile-Club de Marseille et Provence
ACSC	Automobile-Club de Saint-Christophe
ADL	Archives Départementales de la Loire
ADR	Archives Départementales du Rhône
AGA	Association Générale Automobile
AIACR	Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus
AIPCR	Association Permanente des Congrès de la Route
AML	Archives Municipales de Lyon
ARA	Assistance Routière Automobile
ASV	Amplepuis-St-Vincent-de-Reins
BML	Bibliothèque Municipale de Lyon
CCFA	Comité des Constructeurs Français d'Automobile
CETA	Centre d'Études des Techniques Agricoles
CFA	Club Féminin Automobile
CFB	Chemins de fer du Beaujolais
CGC	Chemin de Grande Communication
CGER	Centre de Gestion et d'Economie Rurale
CIC	Chemin d'Intérêt Commun
CNCA	Chambre Nationale de Commerce de l'Automobile
CUMA	Coopérative d'utilisation du matériel agricole
CRS	Compagnies Républicaines de Sécurité
CVIC	Chemins vicinaux d'intérêt commun
CVO	Chemins vicinaux ordinaires
DDA	Direction Départementale d'Agriculture
EHESS	École des Hautes Études en Sciences Sociales
ENPC	École Nationale des Ponts et Chaussées
ERP	European Ricovery Program
FAMB	Fondation de l'Automobile Marius Berliet
FASE	Fédération Automobile du Sud-Est
FNCAF	Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France
FNARH	Fédération nationale des associations de personnel des postes et télécommunications pour la recherche historique
FNCUMA	Fédération Nationale des Coopératives d'Utilisation du Matériel Agricole
GVA	Groupement de Vulgarisation Agricole
INA	Institut National de l'Audiovisuel
MCLR	Motocycle-Club de Lyon et du Rhône
ONT	Office National du Tourisme
OTL	Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon
PADOG	Plan d'aménagement et d'organisation générale
PAR	Poste Automobile Rurale
PLM	Paris-Lyon-Méditerranée
PTT	Postes, télégraphes et téléphones

PUF	Presses Universitaires de France
PUR	Presses Universitaires de Rennes
POS	Plan d'occupation des sols
RN	Routes nationales (ou impériales)
RSL	Rhône, Saône et Loire
SAVR	Société de l'Autoroute de la Vallée du Rhône (devient en 1973 la société des autoroutes du sud de la France ASF)
SAPL	Société de l'Autoroute Paris-Lyon (devient la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône en 1975 : APRR)
SDAU	Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme
SGTD	Société Générales des Transports Economiques Départementaux
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SPA	Société Protectrice des Animaux
TCF	Touring-Club de France
TPV	toute petite voiture
TSF	Touring-Secours France
T²M	Transport Traffic and Mobility – association
UALSE	Union Automobile de Lyon et du Sud-Est
UNCUMA	Union Nationale des Coopératives d'Utilisation de Matériels Agricoles
URF	Union Routière de France
USE	Union du Sud-Est (Fédération des syndicats agricoles)
VFIL	Voie Ferroviaire d'Intérêt Local

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS (Canada, Québec)

AAA	American Automobile Association
ABRO	Association des Bonnes Routes d'Ontario (Ontario Good Roads Association OGRA)
ACC	Automobile-Club of Canada (devient le Royal Automobile-Club of Canada [RACC] en 1923)
ACQ	Association du camionnage du Québec (anciennement Association du transport routier du Québec)
ASHQ	Association des Sports d'Hiver de Québec
AMQ	Archives Municipales de la ville de Québec
APAQ	Association des Propriétaires d'Autobus du district de Québec
ARTC	Association des Routes et Transports du Canada
ATC	Association des Transports du Canada/ Transport Association Canadian (TAC)
BAnQ	Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec
BANQ	Bibliothèques et Archives Nationales du Québec
BATC	Bibliothèque de l'Association des Transports du Canada
CAA	Canadian Automobile Association / association canadienne des automobilistes
CAQ	Club Automobile de Québec
CCBRN	Commission des Chemins à Barrières de la Rive nord
CGRA	Canadian Good Roads Assocation/association canadienne des bonnes routes (ACBR)
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CTL	Compagnie des Transports de Lévis
CWA	Canadian Wheelmen's Association ou Association cycliste canadienne
Fédérée	Coopérative Fédérée du Québec
IQRC	Institut québécois de recherche sur la culture
MJAB	Musée Joseph-Armand Bombardier
NICHE	Nouvelle Initiative Canadienne en Histoire de l'Environnement
OML	Ontario Motor League
PUL	Presses de l'Université Laval
RHAF	Revue d'Histoire de l'Amérique Française
QPML	Quebec Provincial Motor League
STM	Société de transports de Montréal
UCC	Union Catholique des Cultivateurs
UHR	Urban History Review/Revue d'histoire urbaine (RHU)

TABLE DES ÉQUIVALENCES

Unités canadiennes	Equivalent en unités européennes
1 mille	**1,6 km**
1 pied	**0,3 m**

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Nombre d'exploitations agricoles dans le département du Rhône (1912-1955) 5
Tableau 2 : La production automobile entre 1895 et 1907 47
Tableau 3 : Nombre d'automobiles en France et à Paris entre 1899 et 1913 53
Tableau 4 : Comparaison du nombre d'enregistrements de véhicules à moteur dans les provinces canadiennes en 1911 et 1919 58
Tableau 5 : Enregistrement des véhicules automobiles par province 1903-1919..... 59
Tableau 6 : Évolution du nombre d'automobiles étrangères entrées dans la province de Québec (1915-1919) 63
Tableau 7 : Nombre d'habitants par automobile en 1907 et 1913..... 66
Tableau 8 : Nombre de conférences de l'ACBR par province entre 1914 et 1961 89
Tableau 9 : Nombre d'accidents pour chaque moyen de transport dans le département du Rhône en 1908 113
Tableau 10 : Trafic automobile sur les routes de la région de Québec au cours de l'hiver 1929-1930. 137
Tableau 11 : Sommes dépensées pour la voirie par les différents gouvernements entre 1911 et 1956 153
Tableau 12 : Liste des signaux textes à réformer..... 174
Tableau 13 : Évolution des dépenses du ministère de la Voirie (1923-1966) 200
Tableau 14 : Sommes dépensées par le service de remorqueuse et nombre d'appels selon les routes, 1928-1932 214
Tableau 15 : Production d'auto-neiges Bombardier entre 1937 et 1941 254
Tableau 16 : Nombre d'accidents mortels dans le département du Rhône 1926-1937 278
Tableau 17 : Causes des accidents mortels, survenus dans le département tout entier, de 1928 à 1937 inclus, classés par ordre d'importance 279
Tableau 18 : Nombre de personnes blessées par accident de la route selon la catégorie d'usagers entre 1933 et 1939 dans la province de Québec 286
Tableau 19 : Nombre de personnes tuées par accident de la route selon la catégorie d'usagers entre 1940 et 1949 dans la province de Québec..... 295
Tableau 20 : Nombre de personnes blessées par accident de la route selon la catégorie d'usagers entre 1940 et 1949 dans la province de Québec 296
Tableau 21 : Nombre de personnes qui ont participé à l'École de conduite (1948-1953) 303
Tableau 22 : Quelques réformes des lois sur la police de la circulation routière en 1958 309
Tableau 23 : Évolution du parc des véhicules automobiles appartenant aux voies ferrées départementales du Rhône (1932-1933)..... 321
Tableau 24 : Nombre moyen de chevaux par ferme au Québec au XX^{e} siècle 337
Tableau 25 : Nombre de tracteurs dans le département du Rhône entre 1949 et 1967 360
Tableau 26 : Indications de la période de dégel en 1957 dans la région de Québec 411
Tableau 27 : L'évolution de l'institution réglementant les services publics de transport 412
Tableau 28 : Les lignes d'autobus circulant dans le comté de Lévis en 1940..... 419
Tableau 29 : Suggestion de l'URF pour unifier l'éducation rurale par le biais du ramassage scolaire 422
Tableau 30 : Tourisme religieux à Sainte-Anne-de-Beaupré (1926-1933) 428
Tableau 31 : Évolution des accommodations touristiques dans la région économique de Québec (1945-1947) 439

Tableau 32 : Établissements, chambres et commodités des chambres de la région de Québec en 1955.....442

LISTE DES PHOTOGRAPHIES ET ICONOGRAPHIES

Photo 1 : peinture d'Edward Hopper, *Route à quatre voies*, 1956 1
Photo 2 : Dernières créations pour costumes d'automobiliste au Québec en 1902 61
Photo 3 : L'illustration du problème de l'automobile dans la ville de Victoria en Colombie-Britannique en 1905 80
Photo 4 : Travaux de signalisation de la route à l'Île d'Orléans en 1951 177
Photo 5 : Publicité Berliet vantant les mérites du camion sur le cheval 329
Photo 6 : Publicité pour l'effort de guerre développant l'usage genré de la mécanisation 342
Photo 7 : Une des transitions du véhicule hippomobile au véhicule automobile : la boucherie chevaline 347
Photo 8 : Réunion du Comité provincial de sécurité routière soulignant les progrès du camionnage au Québec dans les années 1950 412
Photo 9 : Menu du banquet de l'ACR en février 1931 447

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Les revues de l'ACR (1902-2012).....107
Figure 2 : Les revues du CAQ (1912-2012).....111
Figure 3 : Carte montrant la route construite par l'ACR (en pointillés) en 1933. 132
Figure 4 : le projet de la voie Sir-Wilfrid-Laurier initié en 1941-1942 152
Figure 5 : Panneau de direction tel qu'il sera installé dans la commune de Beaujeu ...163
Figure 6 : panneau subventionné par l'ACR, indiquant la proximité d'un hôpital.....169
Figure 7 : Plan d'aménagement de la chaussée proposé par la société de construction Québec dans la région de Québec (4 avril 1950).....185
Figure 8 : L'organisation structurelle du système de la vitesse automobile. 457
Figure 9 : Chronologie comparative des âges de la vitesse automobile au Canada et en France (1890-2012).....460

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Carte du département du Rhône en 1919 6
Carte 2 : La région de Québec à la fin du XIX^e siècle 10
Carte 3 : Nombre d'automobiles par commune dans le département du Rhône en 1910 98
Carte 4 : Localisation géographique des membres de l'ACR en France en 1903 104
Carte 5 : Répartition des membres de l'ACR dans les communes du Rhône en 1931 . 105
Carte 6 : Tracé du Grand Prix de l'ACF (1914) dans le département du Rhône 108
Carte 7 : Schéma des routes nationales dans le département du Rhône en 1919 131
Carte 8 : Chemins entretenus durant l'hiver 1937-1938 dans le district de Québec. ... 138
Carte 9 : Schéma des routes nationales dans le département du Rhône en 1956 141
Carte 10 : Réseau routier de la région de Québec en 1927 143
Carte 11 : schéma du tracé de l'autostrade Lyon-Saint-Étienne (1935). 146
Carte 12 : Réseau routier de la région de Québec en 1961 156
Carte 13 : Localisation des garages par commune dans le département du Rhône en 1939 189
Carte 14 : Nombre de garages par commune dans le département du Rhône en 1959 190
Carte 15 : Localisation des garages sur les routes nationales du Rhône en 1959 191
Carte 16 : Répartition des garages et réparation d'autos dans la région rurale de Québec (1940-1965) 193
Carte 17 : Nombre de postes d'essence par commune dans le département du Rhône en 1956 196
Carte 18 : Répartition des détaillants d'essence par comté dans la région de Québec (1940-1965) 198
Carte 19 : Etendue du service de remorquage effectué par le CAQ en avril 1929 214
Carte 20 : Itinéraire du 11^e rallye Lyon-Charbonnières en 1958 239
Carte 21 : Lignes de tramways transformées en lignes d'autocar 319
Carte 22 : Conversion de lignes ferroviaires en lignes d'autocar 320
Carte 23 : Nombre d'automobiles agricoles par commune dans le département du Rhône en 1929 334
Carte 24 : Nombre de chevaux par commune dans le département du Rhône en 1929 335
Carte 25 : Cartes du nombre de chevaux dans les fermes de la région de Québec (1921-1961) 340
Carte 26 : Répartition du nombre d'automobiles dans les fermes par comté dans la région de Québec (1931-1961) 344
Carte 27 : Nombre de camions-automobiles par comté dans la région de Québec (1931-1961) 345
Carte 28 : Répartition des tracteurs dans les communes du département du Rhône en 1929 353
Carte 29 : Nombre de tracteurs par comté dans la région de Québec en 1931 356
Carte 30 : Nombre de tracteurs par commune dans le département du Rhône en 1946361
Carte 31 : Nombre de tracteurs par commune dans le département du Rhône en 1955363
Carte 32 : Nombre de tracteurs dans la région de Québec en 1941 365
Carte 33 : Nombre de tracteurs dans la région de Québec en 1951 366
Carte 34 : Nombre de tracteurs dans la région de Québec en 1961 367
Carte 35 : Répartition du nombre de véhicules motorisés par commune dans le département du Rhône entre le 31 mai et le 28 juillet 1939. 377
Carte 36 : Nombre de professions médicales possédant une automobile par commune dans le Rhône en 1910 387

Carte 37 : Localisation des postes de secours dans le Rhône 1931.....390
Carte 38 : Circuits et communes desservies par la PAR dans le département du Rhône vers 1930 403
Carte 39 : Les circuits de la PAR en 1930 et le réseau routier de 1919 dans le Rhône 405
Carte 40 : Itinéraire de la route nationale 7 de Paris à Menton.....438
Carte 41 : Répartition des structures d'hébergement dans la région de Québec (1940-1965).....440
Carte 42 : Évolution de la répartition des restaurants dans la région de Québec entre 1940 et 1965.....443

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Évolution des véhicules automobiles dans le département du Rhône (1900-1919)..... 97
Graphique 2 : Évolution du nombre d'automobiles dans la ville de Québec (1907-1919) 99
Graphique 3 : Types de véhicules présents dans la ville de Québec en 1914..... 100
Graphique 4 : Évolution du nombre de membres de l'ACR (1902-2007)..... 106
Graphique 5 : Évolution de l'effectif du CAQ (1912-1961) 110
Graphique 6 : Kilomètres déneigés dans le district de Québec (1929-1939). 137
Graphique 7 : Kilomètres déneigés par année dans le district de Québec (1940-1949)157
Graphique 8 : Pourcentage d'arbres plantés sur les routes principales dans les comtés de la région de Québec entre 1925 et 1933..... 181
Graphique 9 : Pourcentage d'arbres plantés sur les routes secondaires dans les comtés de la région de Québec entre 1927 et 1933. 181
Graphique 10 : Nombre d'arbres plantés en bordure des routes principales et secondaires dans la région de Québec entre 1925 et 1933..... 182
Graphique 11 : Causes d'appels à la remorqueuse par les membres des Clubs Automobiles en 1954. 241
Graphique 12 : Nombre d'accidents par catégorie de véhicule dans le département du Rhône, hors Lyon et agglomération lyonnaise, entre 1934 et 1937..... 280
Graphique 13 : Pourcentage de chacun des modes de transport dans la mortalité routière du département du Rhône (sauf Lyon et son agglomération) entre 1934 et 1937 281
Graphique 14 : Pourcentage de chacun des modes de transport dans l'accident non mortel dans le département du Rhône (sauf Lyon et son agglomération) entre 1934 et 1937..... 282
Graphique 15 : Accidents survenus dans le département du Rhône en 1934 (sauf Lyon) par mode de transport et par nature des accidents 283
Graphique 16 : Recensement des accidents par cause pour tous les modes de locomotion dans le département du Rhône en 1938 (agglomération lyonnaise non comprise) 284
Graphique 17 : Nombre d'accidents automobiles dans les comtés de la région de Québec entre 1928 et 1930..... 287
Graphique 18 : Recensement des accidents d'automobile par mois dans la province de Québec entre 1931 et 1935..... 288
Graphique 19 : Recensement des accidents d'automobile par mois dans la province de Québec entre 1936 et 1939..... 289
Graphique 20 : Parts des causes d'accidents dans le Rhône (Lyon et son agglomération sont exclus) en 1955..... 294
Graphique 21 : Recensement des accidents d'automobile par mois dans la province de Québec entre 1940 et 1944..... 296
Graphique 22 : Recensement des accidents d'automobile par mois dans la province de Québec entre 1945 et 1948..... 297
Graphique 23 : Nombre de chevaux dans les fermes de la province de Québec entre 1912 et 1960..... 339
Graphique 24 : Âge des personnes lors de l'achat d'un véhicule dans le département du Rhône en 1939. 374
Graphique 25 : Localisation du nombre d'autobus dans le département du Rhône en 1939..... 376

Graphique 26 : Localisation du nombre des camions dans le département du Rhône en 1939. 376
Graphique 27 : Évolution du nombre des véhicules dans le département du Rhône (1919-1961) 381
Graphique 28 : Évolution du nombre d'automobiles dans la région de Québec sans les villes (1926-1949) 382
Graphique 29 : Évolution du nombre d'automobiles dans la région de Québec, villes incluses (1949-1959) 383
Graphique 30 : Taux de possession d'un véhicule de promenade dans les ménages au Québec (1911-2000) 384
Graphique 31 : Évolution du nombre d'autobus dans la province de Québec (1923-1960) 419
Graphique 32 : Moyenne quotidienne de la circulation automobile immatriculée aux États-Unis sur les principales voies d'accès à Québec, selon les recensements du ministère de la Voirie, 1923-1929 432

Passé

« Nous allons plus vite, plus loin, à moins de frais et plus aisément que nos pères ».

Georges D'Avenel, *L'évolution des moyens de transport : voyageurs – lettres – marchandises*, Paris, Flammarion, 1919, p. 1.

Présent

« Le siècle dernier a été celui de la vitesse. Le siècle qui commence sera celui de l'accélération ».

Marcel Conche, « Achille aux pieds rapides » dans « Génération vitesse », *Le Nouvel Observateur*, hors-série, mars-avril 2001, p. 98.

Mobilité

« Nous irons demain moins vite, moins souvent, moins loin et pour plus cher ».

Yves Cochet, *Antimanuel d'écologie*, Rosny-sous-Bois, Éd. Bréal, 2009, p. 270.

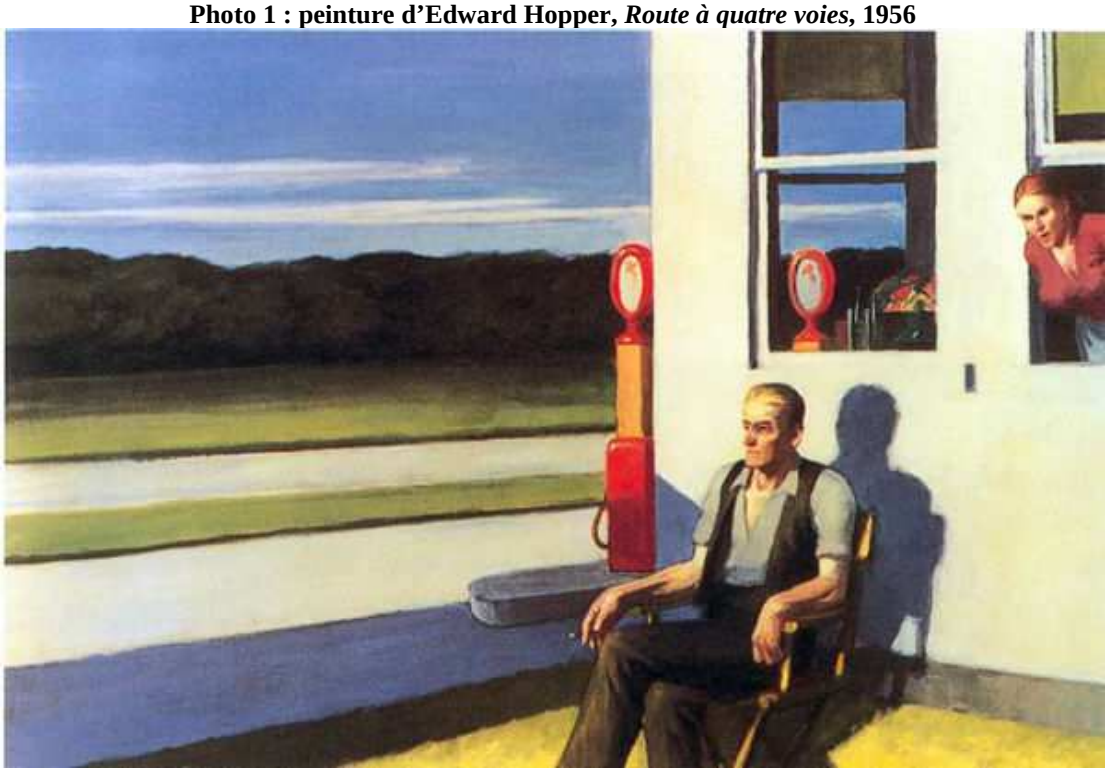
Automobilisme

« J'avoue même que je serais plus curieux de connaître la pensée du paysan qui vit passer la première auto sur sa route familière, que celle du premier chauffeur qui fit du soixante à l'heure sur cette route. Car le chauffeur ne songeait à rien, sinon qu'il avait un kilomètre à parcourir chaque minute, tandis que le paysan fut certainement troublé dans toute sa conception du monde extérieur ».

Alfred Capus, « Notes sur l'automobilisme » [1er décembre 1906], dans Les grands dossiers de l'Illustration, *L'automobile : histoire d'un siècle 1843-1944*, Bagneux, le Livre de Paris, 1987, p. 45.

INTRODUCTION

Photo 1 : peinture d'Edward Hopper, *Route à quatre voies*, 1956



Source : collection privée

Examinons ce document. Que représente-t-il ? Que souhaite-t-il mettre en valeur ? Pour l'observateur, il s'agit d'une œuvre d'art et plus précisément d'une œuvre picturale. Elle représente un homme d'un âge avancé assis sur une chaise pliante en bois, fumant une cigarette, le regard perdu au loin, tandis que sa femme, vêtue d'un tablier, semble l'interpeller sans succès depuis la fenêtre. Il est installé à l'extérieur du bâtiment, à proximité de deux pompes à essence et d'une route séparée par un terre-plein constitué d'herbes. L'arrière-plan de la peinture plante un décor rural paisible où le bâtiment – une station-service ou bien une épicerie à en juger par les bouteilles et les aliments que l'on peut voir et deviner à proximité de la fenêtre – et les personnages sont inscrits. Ils sont établis loin de tout, dans un entre-deux intemporel, presque irréel, qui semble être partout et nulle part ; il s'agit d'un lieu anonyme, d'un lieu commun – au sens où il ne se démarque en rien des autres – anodin et banal.

Le tableau traite de la communication : communication verbale qui échoue entre les deux protagonistes et communication au sens de déplacement physique avec la route qui est déserte. Tout de même, un dialogue fonctionne, celui de l'homme avec l'espace :

cette interaction est propice à la réflexion, à l'étude introspective et au regard sur soi. La large étendue proposée par le paysage rural favorise l'égarement ou la fuite de la pensée. Plus encore, l'artiste – Edward Hopper (1882-1967) – a capturé ici un paradoxe temporel pourrait-on dire : si l'on se place du côté des protagonistes, on observe un moment intemporel qui n'en finit pas, et si l'on prend le point de vue d'un automobiliste, comme la route et les pompes à essence le suggèrent, on obtient un moment éphémère – aussitôt traversé, aussi vite oublié ! Enfin, le peintre pointe un aperçu des limites de la civilisation. Il a choisi de retranscrire de manière picturale un commerce situé géographiquement dans le monde rural, plutôt que de s'intéresser à l'espace urbain grouillant et foisonnant. On est bien aux limites de la civilisation et parallèlement, le simple fait de voir cette infrastructure perdue au sein d'un territoire plus vaste l'érige d'office en symbole de la civilisation.

Pour conclure notre courte étude autour de cette peinture, plusieurs éléments peuvent en être extraits. Fondamentalement, elle représente un paysage anodin et commun – il peut s'appliquer à un paysage d'Amérique du Nord tout comme à un paysage européen – ; elle évoque la communication et la mobilité : ce lieu ordinaire n'en constitue pas moins un point nodal crucial pour les mobiles qu'ils soient humains ou matériels. Ainsi, l'immobile – l'infrastructure, qu'il s'agisse de la route, des pompes à essence et du commerce – entretient le mobile. Allons encore plus loin, sans l'immobile, le mobile n'est rien. Au final, un secret est révélé par cette peinture : le mouvement, la mobilité, la communication ne tiennent pas exclusivement au sein d'objets techniques tels que l'automobile, la camionnette, le téléphone ; ils s'inscrivent au sein d'un système qui s'appuie nécessairement des points fixes, solidement ancrés dans le temps et dans l'espace. Sous-jacente à ces trois phénomènes demeure la vitesse. La vitesse, dès lors, ne s'épanouit pas uniquement par le fugitif et le fugace. S'interroger sur la vitesse, car c'est l'objectif de notre étude, pose plusieurs problèmes.

D'une part, le concept de vitesse recouvre plusieurs acceptions. C'est le cas dans le domaine de la physique où l'amalgame entre vitesse et accélération est présent[2].

[2] Alain FLEISHER, *La vitesse d'évasion*, Paris, Ed. Léo Scheer, 2003, p. III.

Dans un second temps, il faut définir la vitesse. Christophe Studeny rappelle que la vitesse se présente donc comme une idée en germe dans la conscience des individus[3]. Elle trouve dans les innovations techniques un catalyseur pratique dès l'époque moderne puis contemporaine. Nous avons choisi de nous pencher sur l'automobile, car elle est à la fois un vecteur de la vitesse – elle alimente le phénomène – et elle est aussi un exemple montrant cette dernière. Prenons donc le temps de contextualiser le phénomène automobile.

L'automobile apparaît à la fin du XIX^e^ siècle. La paternité de l'objet la rapporte à la France, avec le Fardier de Cugnot de 1769[4]. Autour de lui se constitue rapidement un système cohérent et logique, fondé en grande partie sur le système vélocipédiste. À ses débuts, l'automobile est citadine : elle est issue d'ateliers de constructeurs puis d'usines localisés en ville. Par la suite, elle effectue ses premiers véritables tours de roue dans l'espace rural principalement.

L'automobilisme dans le monde rural constitue un phénomène complexe comme l'évoque Marc Bloch. Ce dernier souligne, dès les années 1930, la révolution que l'automobile provoque :

> « N'est-ce pas tout autant, et davantage peut-être, la modeste camionnette du fournisseur – boucher, boulanger, etc. – ou du marchand de bestiaux qui est en train de bouleverser, lentement mais sûrement, la vie des campagnes ?[5] »

Tout l'intérêt de notre étude est résumé dans cette citation qui met en valeur l'importance de la révolution de l'automobilisme. Du fait du regard des historiens de l'époque, des contemporains et des sources disponibles, l'automobile apparaît comme négligée par ces derniers. L'expression « […] lentement mais sûrement […] » souligne qu'il y a des forces à l'œuvre particulièrement importantes dont il faut prendre conscience. En témoigne une autre citation, celle de Louis Baudry de Saunier (1865-

[3] Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e^-XX^e^ siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 10.
[4] Mathieu FLONNEAU, *L'automobile à la conquête de Paris : chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, 2003, p. 34.
[5] Marc BLOCH, « Du passé au présent : à travers livres et revues », *Annales d'histoire économique et sociale*, n°17, 30 septembre 1932, p. 497. Cité par Jean-François GREVET, « Au cœur de la révolution automobile, l'industrie française du poids lourd du plan Pons au regroupement Berliet-Saviem : marchés, industries et État en France 1944-1974 », Thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Jean-Pierre Hirsch, Lille, Université Charles-de-Gaulle Lille III, décembre 2005, p. 5.

1938), journaliste français, spécialiste de l'automobilisme, à propos de la révolution automobile :

> « Quoi qu'il en soit, l'automobile (latin, *mobile* ; grec : *autos*, soi-même) a déterminé dans le monde entier, par ses propriétés et par celles des engins dont elle est incontestablement la mère, une révolution matérielle et morale si énorme qu'elle équivaut à un changement profond des conditions matérielles et sociales de la vie, aussi bien du point de vue international qu'au point de vue national[6] ».

Ainsi, nous défendons l'idée selon laquelle les mutations intervenues avec l'irruption de l'automobilisme dans le monde rural excèdent de beaucoup celles survenues dans le monde urbain. J. Orselli appuie ce propos en signalant que la majorité du trafic s'effectue en rase campagne et dans les espaces ruraux[7].

La route choisie et ses raisons

Notre analyse porte sur deux territoires : le département du Rhône en France et la région de Québec au Canada.

Le département du Rhône

Le premier est situé dans le sud-est de la France. Il est traversé par le fleuve du même nom. Le département[8] (3 249 km²) est composé par les moyennes montagnes que sont les Monts du Beaujolais au nord, avec la culture de la vigne et la polyculture – l'élevage laitier dominant et l'exploitation de bois – et les Monts du Lyonnais au sud où domine la viticulture. Au pied des Monts du Beaujolais, on y fait la culture de la vigne et dans la plaine lyonnaise la polyculture est présente (carte 1).

---

[6] Louis BAUDRY DE SAUNIER, « La révolution automobile dans le monde », 8 octobre 1938, dans Les grands dossiers de l'Illustration, *L'automobile : histoire d'un siècle 1843-1944*, Bagneux, le Livre de Paris, 1987, p. 186.

[7] Jean ORSELLI, « Usages et usagers de la route : pour une histoire de moyenne durée (1860-2008) », Thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Annie Fourcaut, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2009 ; publiée, partiellement, sous le titre *Usages et usagers de la route : requiem pour un million de morts 1860-2010*, Paris, L'Harmattan, 2012, p. 10.

[8] Pour ce qui est de la géographie et du climat dans le département du Rhône, nous nous sommes reporté à l'ouvrage de Gilbert GARRIER, *Paysans du Beaujolais et du Lyonnais 1800-1970*, tome 1, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1973, p. 14-34 ; et Richard SCEAU, *Lyon et ses campagnes : héritages historiques et mutations contemporaines*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1995, p. 14-50.

En ce qui concerne l'agriculture[9], G. Garrier note que pour la deuxième moitié du XIX^{e} siècle, le département souffre d'un certain retard par rapport aux autres départements sous l'angle de la mécanisation agricole[10]. Le début du XX^{e} siècle est caractérisé par la concentration des exploitations et l'essor de l'exode rural, le pourcentage des exploitations entre 1912 et 1942 reculent de 36%, puis entre 1942 et 1955, le mouvement ralentit pour finalement s'accélérer après 1955 (tableau 1). Les terres labourables s'agrandissent sous le poids de l'urbanisation, bien que les prairies artificielles, les fourrages temporaires et les plantes sarclées prennent une place croissante aux dépens des surfaces viticoles et des cultures maraîchères.

Tableau 1 : Nombre d'exploitations agricoles dans le département du Rhône (1912-1955)

année	nombre d'exploitations
1912	31500
1942	25300
1955	22534

Source : Gilbert GARRIER, *op. cit.*, p. 345-346.

Le Rhône connaît un climat semi-continental avec les influences des climats méditerranéen, continental et océanique ; ce qui fait de ce département un cas atypique où se combinent le gel en hiver et au printemps, la sécheresse et les violents orages durant l'été.

En ce qui a trait à la démographie du département, elle connaît trois périodes qui se succèdent : de 1901 à 1931, la population croît lentement passant de 875 000 habitants à un million environ ; puis, de 1931 à 1946, le nombre d'habitants décroît atteignant 960 000 ; et enfin, de 1946 à 1961, la population augmente pour atteindre 1 180 000 habitants[11].

[9] Cf. : Georges DUBY & Armand WALLON (dir.), *Histoire de la France rurale : Apogée et crise de la civilisation paysanne de 1789 à 1914*, Paris, Seuil, 1976 & *Histoire de la France rurale : La fin de la France paysanne : depuis 1914*, Paris, Seuil, 1977.
[10] Gilbert GARRIER, *op. cit*., p. 345-346.
[11] INSEE, *Annuaire rétrospectif de la France*, série longue, 1948-1988, INSEE, 1990, p. 24-25.

Carte 1 : Carte du département du Rhône en 1919[12]

Source : Jean-Marie ROUSET, *Nouvelle géographie du département du Rhône et de la région lyonnaise*, Éditions du Cuvier J. Guillermet, Villefranche-en-Beaujolais, 1932, carte n°16.

Le poids intrinsèque de Lyon dans le département doit être pris en compte[13]. En effet, en 1936, 55% de la population du Rhône est localisée à Lyon ; par la suite – en 1954 et 1962 –, la part de la population lyonnaise vis-à-vis de la population du

[12] Merci à Jean-Pierre Aguerre de m'avoir communiqué ce document.

[13] Voir André PELLETIER, Jacques ROSSIAUD, Françoise BAYARD, Pierre CAYEZ, *Histoire de Lyon des origines à nos jours*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2007, p. 761-783 et André PELLETIER, *Histoire de Lyon de la capitale des Gaules à la métropole européenne*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2007, p. 96-106.

département du Rhône décline pour se situer autour de 47-48%[14]. À l'échelle de la France, la part de la population urbaine surpasse la part de la population rurale dès 1931[15] ; il s'agit d'une donnée à prendre en compte dans notre étude du monde rural.

Au début du XX[e] siècle, Lyon est une ville industrielle importante où l'on trouve des industries liées à l'électricité et à la chimie. Lyon possède le deuxième parc automobile de France[16], après Paris, avec la présence d'une quantité de constructeurs et d'artisans automobiles. Pôle industriel et économique, Lyon est aussi une ville politique au poids démographique important. Nous avons donc affaire à un territoire où l'influence lyonnaise se fait ressentir sur la majeure partie du département.

La région de Québec

L'autre espace choisi se localise en Amérique du Nord, au Canada et plus précisément dans la province de Québec, laquelle, se situe au nord-est de l'Amérique du Nord, à la frontière avec les États-Unis[17]. Elle regroupe deux pôles urbains dominants : Montréal et sa banlieue et Québec et sa région. Pour la commodité de la démarche relationnelle, nous avons délaissé Montréal et son aire d'influence, car elle ne présente pas assez de points communs avec le département du Rhône : l'aire métropolitaine de Montréal est confinée à la ville de Montréal et son Île – ils ne présentent donc pas un choix stratégique pour une étude s'intéressant au monde rural.

La population de la région de Québec est constituée de deux peuples. Les Canadiens-Français ou Québécois qui forment une société démographiquement majoritaire, rurale et catholique[18]. Les Britanniques qui constituent un groupe minoritaire et protestant qui détient le pouvoir.

Notre attention s'est tournée vers la région de Québec, autrement appelée la « grande région ». Durant la période 1919-1961, il s'agit d'un espace aux contours

---

[14] INSEE, *Annuaire statistique régional rétrospectif : région Rhône-Alpes*, Lyon, INSEE Rhône-Alpes, 1965, p. 27-35.
[15] www.ined.fr/fichier/t.../telechargement_fichier_fr_t.l.chargemen.xls, consulté le 31/05/12.
[16] Pierre-Lucien POUZET, *La grande aventure automobile lyonnaise*, Châtillon-sur-Chalaronne, Éditions la Taillandière, 2006, p. 4.
[17] Cf. : Paul-André LINTEAU, *Histoire du Canada*, Paris, Presses Universitaires de France (PUF), 1997 & Paul-André LINTEAU, René DUROCHER & Jean-Claude ROBERT, *Histoire du Québec contemporain : de la confédération à la crise (1867-1929)*, Montréal, Boréal compact, 1989 & John A. DICKINSON & Brian YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec*, Québec, Septentrion, 2003.
[18] John A. DICKINSON & Brian YOUNG, *op. cit.*, p. 237.

flous[19]. Pour le constituer, nous nous sommes inspiré de l'ouvrage collectif dirigé par Marc Vallières où la région de Québec est délimitée par les comtés de Portneuf, de Montmorency, de l'Île d'Orléans et la ville de Québec[20]. Ces comtés s'organisent autour du pôle urbain de Québec et ont pour fonction d'alimenter la ville en main-d'œuvre, en zones industrielle et commerciale, en ressources naturelles et en banlieues[21]. A ces territoires s'ajoutent les comtés de Lévis et Bellechasse, car l'aire urbaine de Québec s'étale de l'autre côté de la rive du Saint-Laurent[22] – voir carte 2. Ces espaces constituent un espace homogène et rural dominé par l'influence de la ville de Québec. Ces comtés ruraux fournissent à la ville de Québec des produits agricoles, de la pierre pour la construction de grands édifices et du bois destiné aux papeteries et aux scieries installées à la périphérie de la ville de Québec[23]. Par ailleurs, les cours d'eau, situés dans les comtés avoisinant Québec, sont utilisés pour produire de l'électricité desservant, en partie, la ville de Québec[24].

La région de Québec est située à l'est du Québec, à l'interface entre le Bouclier canadien et la chaîne des Appalaches. Elle est traversée par le fleuve Saint-Laurent qui établit une césure entre le nord et le sud de cette région. La région de Québec affecte un caractère culturel européen alimenté par la relative cohésion régionale ; caractère que l'on peut rapprocher du modèle français du fait de sa proximité historique[25].

Le pôle urbain de Québec tire son influence de sa situation géographique, à l'embouchure du Saint-Laurent, et surtout son passé prestigieux – Québec a été, à différentes périodes, la capitale du Canada, de la Nouvelle-France, de la province de Québec[26]. À partir du milieu du XIX^{e} siècle, Québec décline face à Montréal. Plaque tournante pour le commerce et le bois grâce à son port, Québec voit son essor industriel

[19] A partir de 1970, l'État provincial délimite officiellement la région de Québec comme l'une des dix régions québécoises.
[20] Marc VALLIÈRES (dir.), *Histoire de Québec et de sa région*, Québec, Presses de l'Université Laval (PUL), 2008, p. 10.
[21] Marc VALLIÈRES, (dir.), *op. cit.*, p. 11-12.
[22] Marc VALLIÈRES, (dir.), *op. cit.*, p. 12.
[23] Marc VALLIÈRES, (dir.), *op. cit.*, tome 2, p. 1500.
[24] Marc VALLIÈRES, (dir.), *op. cit.*, tome 2, p. 1553-1557.
[25] Jonathan FOURNIER, « Les économistes canadiens-français pendant l'entre-deux-guerres : entre la science et l'engagement », mémoire de maîtrise d'histoire, Sherbrooke, 2002, p. 104 cité par Frédéric BARRIAULT, « Le goupillon et la machine : le catholicisme montréalais face au progrès technologique, 1847-1914 », mémoire de maîtrise, Sherbrooke, Université de Sherbrooke, 2004, p. 17.
[26] Cf. : Christian BLAIS, Gilles GALLICHAN, Frédéric LEMIEUX et Jocelyn SAINT-PIERRE, *Québec quatre siècles d'une capitale*, Québec, Les Publications du Québec, 2008.

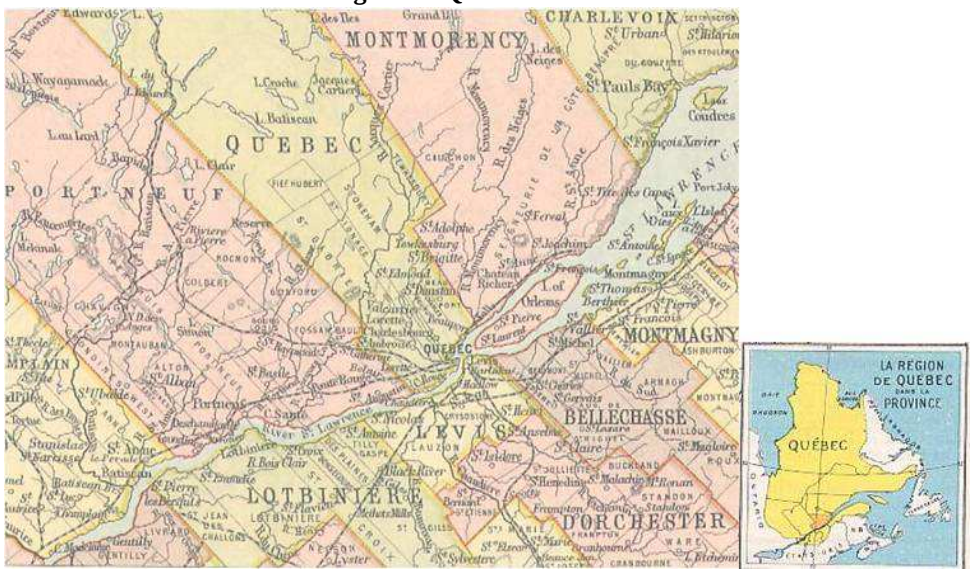
ralentir. C'est d'autant plus flagrant que jusqu'au début du XX^{e} siècle, la cité de Québec est mal desservie en transport ferroviaire. Elle est une ville industrielle où dominent, d'abord la chaussure, puis l'industrie du corset, celles des pâtes à papier et du tabac[27]. C'est aussi une ville administrative qui abrite quelques activités gouvernementales : Québec est la capitale provinciale de la province de Québec. Enfin, des infrastructures commerciales sont présentes avec du commerce de gros et de détail.

Depuis 1921, la part de la population urbaine du Québec est supérieure à celle vivant en régions rurales – ce phénomène intervient donc dix ans avant celui de la France. Pour la région de Québec – telle que définie dans l'ouvrage de Marc Vallières –, le nombre d'habitants augmente de 170 000 en 1921 à plus de 255 000 en 1941[28]. À ces données s'ajoutent celles du comté de Lévis – 33 000 en 1921 et 38 000 en 1941 – et de Bellechasse[29] – 22 000 en 1921 et 23 000 en 1941. Ainsi, la région de Québec en 1921 contient environ 225 000 personnes tandis qu'en 1941, elle représente 316 000 habitants environ. En 1961, la région de Québec compte 405 000 habitants[30]. À cela s'ajoutent les populations des comtés de Lévis – 52 000 – et Bellechasse – 26 000 ; soit un total de 483 000 habitants. À l'instar du modèle rhodanien avec Lyon au centre, la ville de Québec fait office de centre urbain majeur puisqu'elle possède plus de la moitié de la population totale de la région entre 1921 et 1961[31].

La région de Québec possède un climat particulier avec des saisons très contrastées : un printemps doux et bref, un automne frais, un été chaud et humide et un hiver froid, neigeux et humide.

[27] Marc VALLIÈRES, *Histoire en bref : Québec*, Québec, Presses de l'Université de Laval, 2010.
[28] Marc VALLIÈRES, *Histoire de Québec et de sa région*, *op. cit.*, p. 1491-1494.
[29] Fernand GRENIER, « La région de Québec : peuplement et problèmes de population », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 7, n°13, 1962, p. 46.
[30] Marc VALLIÈRES (dir.), *Histoire de Québec et de sa région, op. cit.*, p. 1812 & 2120.
[31] Marc VALLIÈRES (dir.), *Histoire de Québec et de sa région, op. cit.*, p. 1304. La population urbaine de Québec augmente considérablement entre 1921 et 1941 passant de 97 000 à plus de 150 000 habitants.

Carte 2 : La région de Québec à la fin du XIX^e^ siècle



Source : http://faculty.marianopolis.edu/c.belanger/quebechistory/maps/MapQCregion1898.htm, consulté le 26/03/12

Plusieurs éléments doivent être évoqués quant à l'agriculture au Québec[32]. Avant 1929 l'industrie laitière domine. Les cultivateurs québécois s'intéressent également aux cultures céréalières telles que le blé, à l'élevage, l'horticulture, l'activité forestière et pratiquent l'auto-suffisance. Entre 1929 et 1945, l'agriculture se transforme lentement et repose principalement sur l'exploitation familiale ; les coopératives et les associations professionnelles se multiplient. Durant la période entre 1930 et 1945, trois secteurs dominent : celui des grandes cultures avec le foin et l'avoine, la filière laitière et l'élevage du bétail – veaux, vaches et porcs. Des disparités régionales existent ; dans certaines régions, on trouve des cultures maraîchères, dans d'autres des cultures fruitières et la culture de la pomme de terre. De 1945 à 1960, cinq produits dominent : les produits laitiers, les volailles, le porc, le bétail à cornes et les œufs. L'exode rural commence à la fin du XIX^e^ siècle ; est freiné durant la crise de 1929 et reprend après la Seconde Guerre mondiale. Entre 1931 et 1951, les proportions de la population québécoise vivant dans les fermes et celle de la main-d'œuvre agricole diminuent, tandis que les superficies agricoles augmentent.

[32] Voir Michel MORISSET, *L'agriculture familiale au Québec*, Paris, l'Harmattan, 1987 et Diane LESSARD, *L'agriculture et le capitalisme au Québec*, Montréal, l'Etincelle, 1976.

Un croisement fertile

Les deux territoires présentent des similarités susceptibles de nourrir un croisement des données pour fins de comparaison scientifique.

L'un – le département du Rhône – constitue une entité administrative concrète clairement délimitée ; l'autre – la région de Québec – un espace construit pour les besoins de cette étude. Cette différenciation amène une certaine inégalité dans le travail de recherche. En effet, de côté français, de nombreuses sources – statistiques et autres – traitent du département du Rhône, tandis que pour la région de Québec, les sources viennent à manquer et sont difficiles à isoler des documents relevant des échelles provinciale ou locale.

Les deux espaces géographiques se structurent de la même manière avec une ville dominant un espace : Québec et la région de Québec et Lyon et le département du Rhône, les populations sont localisées principalement aux abords des fleuves – le St-Laurent et le Rhône. Au sein des deux territoires, le fleuve joue un rôle prépondérant pour le transport. Une différence réside dans la situation géographique du fleuve : dans la région de Québec, le Saint-Laurent coupe la rive nord – les comtés de Portneuf, Québec et Montmorency – avec la rive sud – les comtés de Lévis et Bellechasse, tandis que dans le Rhône, le fleuve s'érige principalement en frontière territoriale du département.

Un autre élément de différenciation est leur localisation géographique au sein d'un territoire plus large tel que le pays ou le continent. Le Rhône occupe une situation de carrefour entre le nord et le sud de la France et il est localisé à proximité de la Suisse et de l'Italie, réservoir de tourisme et de touristes. À l'opposé, la région de Québec est plus isolée – la région de Montréal fait office de carrefour entre l'Ontario et les États-Unis.

Ils ont pour points communs la culture francophone, de voir démarrer l'exode rural durant la même période – fin XIX^{e}-début XX^{e} siècle –, la mutation de l'agriculture s'effectue de manière quasi identique au cours du XX^{e} siècle, la domination de l'industrie laitière y est observable, l'utilisation du cheval dans les campagnes disparaît vers les années 1960 et les grands projets autoroutiers commencent autour de la fin des années 1950 et au début des années 1960.

Pour ce qui est des différences, le Rhône est un département particulièrement urbanisé et industrialisé – Lyon est le siège de multiples entreprises et industries

automobiles – contrairement à la région de Québec qui s'équipe en automobiles grâce à ses voisins tels que l'Ontario et les États-Unis, et possède une industrie diversifiée – en ce sens, nous adhérons à l'idée développée par J. Fournier sur l'existence d' « […] un Québec scientifique et technologique américain[33] ». L'influence américaine sur le Québec intervient dès les années 1909-1910 avec la présence du modèle T de Ford qui pénètre dans les campagnes et le tracteur Fordson qui apparaît dans les années 1920 ; dans les campagnes du Rhône, l'accessibilité aux véhicules à moteur est plus tardive et les tracteurs américains apparaissent après la Seconde Guerre mondiale avec le Plan Marshall de 1947. Le Rhône subit les deux guerres mondiales, tandis que le Québec ne souffre d'aucun dommage matériel même s'il participe à l'effort de guerre et la consommation automobile ne connaît pas de réel ralentissement.

L'agriculture des deux territoires n'est pas la même. Le département du Rhône développe la vigne dans la région du Beaujolais ; on trouve aussi la polyculture et l'élevage laitier dans l'ensemble du territoire. Dans la région de Québec, l'agriculture se caractérise par la production laitière et maraîchère. Ces dernières voient leur production ralentir et le nombre d'exploitations diminuer du fait de la crise économique de 1929 et du second conflit mondial. La structuration du réseau routier au Québec est bien plus récente que dans le Rhône où le réseau routier remonte pour partie à l'époque antique[34]. En ce qui concerne la région de Québec, l'après-guerre se caractérise par l'accroissement de la diminution du nombre de fermes du fait de l'exode rural ainsi que par l'augmentation de la taille moyenne des propriétés agricoles. La face du monde rural change fondamentalement entre le début du XX^{e} siècle et la seconde moitié du XX^{e} siècle[35].

.

Enfin, les deux espaces étudiés sont fondamentalement différents par leur climat : au Québec, la présence de l'hiver durant six mois de l'année retarde profondément l'essor du réseau routier et l'achat d'une automobile – jugée inutile, pendant de longues années, du fait de l'enneigement des routes, impraticables durant l'hiver.

[33] Jonathan FOURNIER, *op. cit.*, cité par Frédéric BARRIAULT, *op. cit.*, p. 17.
[34] Voir Georges REVERDY, *Histoire des routes lyonnaises*, Lyon, Ed. Lugd, 1994.
[35] Paul-André LINTEAU et *al.*, *op. cit.*, p. 267-268.

1919-1961 : le changement dans le sillage de l'automobilisme

Le choix d'une temporalité spécifique

Pour ce qui est du département du Rhône, nous avons choisi de commencer notre étude au sortir de la Première Guerre mondiale en 1919. C'est dès cet instant qu'est créée la Société Générale des Transports Départementaux (SGTD) qui s'engage à développer le transport automobile[36] à l'échelle des départements ; et dans un autre domaine, une circulaire administrative définit le type de panneaux indicateurs à placer sur les routes à l'intention des usagers de la route. Nous nous arrêtons en 1961 avec la création de la Société de l'Autoroute Paris-Lyon (Autoroute A6) qui a pour but de réaliser l'autoroute reliant Paris à Lyon.

Nous avons choisi de délimiter notre étude de la région de Québec à la période couvrant les années depuis 1919 jusqu'à 1961. 1919 puisque c'est durant cette année qu'est organisé l'enregistrement obligatoire au bureau du Trésorier provincial des automobiles par l'État provincial qui témoigne de l'importance grandissante de l'automobile au sein de la province de Québec. L'année 1961 voit l'État provincial créer l'Office des autoroutes du Québec par la loi du 25 mai 1961 montrant ainsi la consécration de l'automobile comme transport privilégié.

Les raisons du bornage chronologique

Les bornes choisies tendent à évoquer des moments charnières dans l'histoire de chacun des territoires en ce qui concerne l'essor du système automobile. Pour ce qui est du Rhône, les deux dates retenues sont aussi des ruptures avec, en 1919, des efforts faits pour promouvoir la vitesse automobile et plus particulièrement son système et 1961, car l'ère de la grande vitesse sur route apparaît dès cet instant. Dans le cas de la région de Québec, la première borne témoigne de la prise de conscience du poids quantitatif de l'automobile dans la Province, tandis que la deuxième indique la naissance d'une nouvelle ère dans le transport routier avec l'essor de la grande vitesse par les autoroutes.

Dans les deux cas, 1919 constitue une date clé dans la mesure où l'automobile et le poids lourd ont bénéficié du conflit mondial pour se développer et s'imposer. Notre

[36] Anciennement, il s'agit de la Société des transports automobiles créée en 1908.

analyse s'arrête à la veille des grands projets autoroutiers, car l'autoroute constitue une rupture majeure en termes d'aménagement du territoire, de sa structuration, des pratiques et de la normalisation qu'elle entraîne dans son sillage. Le concept de vitesse prend alors un tout nouveau sens en cela qu'il s'agit de « l'accélération de l'accélération[37] ». C'est ce que Vincent Guigueno appelle le « régime de la grande vitesse[38] ». Il démarre dès les années 1960 avec l'essor des autoroutes, des aéroports et des avions tels que le Concorde en France et des transports terrestres à grande vitesse avec l'exemple de l'Aérotrain[39] qui amènent une recomposition du paysage et des infrastructures de transports.

Un chemin fléché par une historiographie bien établie[40]

L'historien se doit de regarder en arrière pour contempler le chemin parcouru par ses pairs. Les routes sillonnées par ses prédécesseurs servent à la fois de guides, d'avertisseurs, de conseillères et d'inspiratrices.

L'automobile : un objet éminemment étatsunien et au-delà teinté d'américanisme

Bien que les Américains n'aient pas inventé l'automobile, ils l'ont démocratisée et vulgarisée à un point jamais égalé[41] – David Nye va plus loin en indiquant que l'automobile y a été « naturalisée »[42]. Le récent travail de Cotten Seiler illustre la symbiose existante entre l'automobilité – soit l'acte de conduire et tout ce qui permet de le rendre possible – et l'américanisme[43]. Le phénomène républicain et démocratique et

[37] Daniel HALEVY, *Essai sur l'accélération de l'histoire*, Paris, Éditions de Fallois, 2001, p. 142 ; Alexandre ESCUDIER, « Le sentiment d'accélération de l'histoire moderne : éléments pour une histoire », *Esprit*, 6, juin 2008, p. 165-191 ; Hartmut ROSA, *Accélération : une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.
[38] Vincent GUIGUENO, « Vitesse », *loc. cit.*, p. 850-851.
[39] Vincent GUIGUENO, « Building a High-Speed Society: France and the Aérotrain, 1962–1974 », *Technology and Culture*, vol. 49, n° 1, janvier 2008, p. 21-40
[40] Nous nous sommes appuyé sur la matrice historiographique : Michael L. BERGER, *The Automobile in American History and Culture a Reference Guide*, Westport, Conn. London, Greenwood Press, 2001.
[41] Jean BAUDRILLARD, *Amérique*, Paris, Descartes & Cie, 2000.
[42] David NYE, "Foreword", p. xi in Christof MAUCH & Thomas ZELLER (eds.), *The World Beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens, Ohio University Press, 2008; Voir, Mathieu FLONNEAU, "Read Tocqueville, or Drive? A European Perspective on US 'Automobilization'", *History and Technology*, vol. 26, n°4, December 2010, p. 379-388.
[43] Cotten SEILER, *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, Chicago and London, University Press of Chicago, 2008.

l'automobilité se sont mutuellement influencés pour constituer une « République de conducteurs ».

L'espace rural et l'automobile ont suscité quelques recherches principalement menées par les historiens américains ; cela s'explique par le fait qu'aux États-Unis, le phénomène automobile a été d'abord rural avant d'être urbain[44] – contrairement aux autres pays d'Europe. De plus, le Canada s'inspire largement du modèle automobile américain. Nous sommes donc particulièrement attentifs aux travaux des historiens américains.

Situer notre thèse grâce à l'historiographie

En France, l'histoire économique domine les études traitant de l'automobile. En effet, il est plus aisé de faire l'histoire industrielle du fait des archives des entreprises telles que Citroën, Renault et Peugeot[45]. L'historien appréhende plus facilement les producteurs de la mobilité – les entreprises de transport – que les usagers.

Depuis une dizaine d'années, quelques historiens ont ouvert le champ de l'histoire sociale de l'automobile. Le premier à l'avoir fait est Mathieu Flonneau lorsqu'il s'est penché sur les rapports entre Paris et l'automobile[46]. Le second est Arnaud Passalacqua lorsqu'il a étudié l'autobus à Paris[47]. Plus récemment, Jean Orselli a proposé une étude traitant du processus d'apprentissage de la mobilité en France en prêtant une attention propre à l'élaboration de la législation automobile et aux accidents[48]. On le voit, en France, l'histoire de l'automobile est avant tout une histoire urbaine. Notre thèse s'inscrit dans la volonté de mettre en valeur l'automobile dans le

[44] Peter J. LING, *America and the Automobile: Technology, Reform, and Social Change (1893-1923)*, Manchester, U.K. & New York, U.S.A., Manchester University Press, 1992, p. 7.
[45] Sylvie SCHWEITZER, *Des engrenages à la chaine : les usines Citroën 1915-1935*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1982 ; Patrick FRIDENSON, *Histoire des usines Renault : naissance de la grande entreprise (1898-1939)* (t.1), Paris, Seuil, 1998 ; Jean-Louis LOUBET, « Peugeot : histoire complexe d'une croissance externe (1974-1978) », *Histoire, économie et société*, 20e année, n°3, 2001, p. 405-415.
[46] Mathieu FLONNEAU, « L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations », thèse de doctorat d'histoire sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2002 ; *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris, Hachette littératures, 2005 & *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme XXe-XXIe Siècles*, Paris, Autrement, 2008. Il est l'un des initiateurs du séminaire sur « l'histoire des transports et de la mobilité », Université Paris I et IV Panthéon-Sorbonne, Paris 7 actif depuis 2004 et toujours en activité (2013).
[47] Arnaud PASSALACQUA, *L'autobus et Paris : histoire de mobilités*, Paris, Economica, 2011.
[48] Jean ORSELLI, « Usages et usagers de la route : pour une histoire de moyenne durée (1860-2008) », *op. cit.* ; publiée partiellement sous le titre : *Usages et usagers de la route : requiem pour un million de morts : 1860-2010*, Paris, L'Harmattan, 2012.

monde rural. L'absence ou le manque d'intérêt des chercheurs pour le monde rural s'explique par la place majeure de la ville dans les sociétés occidentales, l'exode rural persistant dans certains lieux, la polémique de la mobilité et des transports dans les espaces urbains – notamment les problèmes de congestion et de pollution –, le champ de l'histoire de l'automobile assez jeune et enfin la question de l'accès des archives – bien plus facile pour les espaces urbains grâce aux archives municipales.

Au Canada, la majorité des études sont produites par des historiens anglophones à propos des provinces anglophones au début du XX^{e} siècle – l'Ontario et la Colombie-Britannique par exemple[49]. D'autres ont porté sur les débuts anecdotiques de l'automobile et de son industrie au Canada[50], sur les transformations économiques – menées par les deux spécialistes que sont Gerald Bloomfield[51] et Donald Davis[52]. L'histoire économique automobile est donc bien représentée au Canada[53], contrairement à l'histoire sociale de l'automobile[54]. À l'identique de la France, les études traitent principalement de l'espace urbain et délaissent l'espace rural[55].

Un seul travail québécois mérite d'être mentionné, celui de Denis Veilleux qui analyse les mutations économiques de l'automobile à Montréal, cependant, il n'a pas

[49] Stephen DAVIES, "Ontario and the Automobile, 1900-1930: Aspects of Technological Integration", Ph. d., Hamilton (Ontario), McMaster University, 1987; Geoffrey W. TAYLOR, *The Automobile Saga of British Columbia 1864-1914*, Victoria, Morris Publishing, 1984.
[50] Robert COLLINS, *A Great Way to Go: The Automobile in Canada*, Toronto, The Ryerson Press, 1969; Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *Cars of Canada*, Toronto, McClelland and Stewart Limited, 1973.
[51] Gerald T. BLOOMFIELD, "No Parking Here to Corner: London Reshaped by the Automobile, 1911-1961", *Urban History Review/Revue d'Histoire Urbaine* 18, no. 2 (1989 October): 139-58; ""I Can See a Car in That Crop": Motorization in Saskatchewan, 1906-1934"", *Saskatchewan History* 18, no. 2 (1984), p. 3-24.
[52] Donald F. DAVIS, "Dependent Motorization: Canada and the Automobile to the 1930s", *Journal of Canadian Studies*, 21, 3 (Fall 1986), p. 106-132.
[53] Dimitry ANASTAKIS, *Auto pact: Creating a Borderless North American Auto Industry 1960-1971*, Toronto, University of Toronto Press, 2005. Il initia d'ailleurs en 2008 un cours intitulé "The car in history: business, culture, society and the automobile in North America, à l'Université Trent (Peterborough, Ontario). (consulté le 25/03/11). Je le remercie pour nos chaleureuses discussions.
[54] G. T. GLAZEBROOK, *A History of Transportation in Canada*, Toronto, The Ryerson Press, 1938 L'auteur accorde une maigre place à l'automobile en analysant l'évolution du réseau routier et ses impacts sur le tourisme.
[55] Les deux spécialistes étant : Donald F. DAVIS, "Technological Momentum, Motor Buses, And the Persistence of Canada's Street Railways to 1940", *Revue d'histoire de la culture matérielle*, n°36, Autumn 1992, p. 6-17 & "Continuity and Discontinuity in Canadian Cab History", *Urban History Review*, vol. 27, n°1, Oct. 1998, p. 3-6 et Gerald T. BLOOMFIELD, ""I Can See a Car in That Crop": Motorization in Saskatchewan, 1906-1934", *Saskatchewan History*, 27, No. 1, Hiver 1984, p. 3-24. Merci à Gerald T. Bloomfield pour son aide précieuse.

donné de suite ni de publication[56]. Les chercheurs francophones n'ont pas encore porté une réelle attention à cette thématique puisque la part accordée à l'automobile est faible[57]. Il y a donc un champ de recherche quasiment vierge dont il convient de s'emparer.

Face à ce tableau, nous prenons position en comblant deux lacunes : d'une part, notre terrain d'étude est la région de Québec au sein de la province francophone de Québec et d'autre part, notre attention se porte sur l'espace rural plutôt que sur l'espace urbain. Notre travail s'accote à celui entrepris par Maude-Emmanuelle Lambert qui s'intéresse au développement du tourisme et ses impacts sur l'environnement entre 1920 et 1975 en croisant les expériences québécoise et ontarienne[58].

D'une histoire des impacts de l'automobile à une histoire du système automobile

La multiplicité des domaines où l'automobile intervient constitue une des difficultés lorsque l'on étudie cet objet dans une perspective sociale et culturelle. La majorité des études qui s'inscrivent dans ces champs de recherche traitent les impacts de l'automobile sans une véritable thèse unifiant les thématiques les unes aux autres. La phrase de John Rae[59], rédigée dans les années 1970, résonne jusqu'à nos jours : « Trying to evaluate the impact of the automobile […] seems like an exercise in measuring the unmeasurable ».

Pour Wolfgang Sachs, l'automobile recouvre bien plus que l'objet technique. Ainsi, il met en valeur les changements socioculturels produits par l'automobile sur le territoire allemand, à savoir : l'automobile comme objet social amène à une nouvelle perception et une nouvelle culture de l'espace et du temps – par la vitesse –, conduit à renouveler les pratiques touristiques, sécuritaires et à des changements économiques

[56] L'exception étant Denis VEILLEUX, « La motorisation ou "la rançon du progrès". Tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930) », thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Brian Young, Montréal, Université McGill, 1998 mais sa recherche n'a pas donné de suite.
[57] Marc VALLIÈRES (dir.), *Histoire de Québec et de sa région*, Québec, PUL, 2008 : peu de références à l'automobile hormis lorsqu'elle est liée à l'essor du tourisme au début du siècle et lors des grands projets autoroutiers après la Seconde Guerre mondiale.
[58] Maude-Emmanuelle LAMBERT, « Tourisme automobile et transformation du rapport au territoire : une étude comparative du Québec et de l'Ontario (1920-1960) », thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Michèle Dagenais, Montréal, Université de Montréal, soutenance prévue pour l'hiver 2013.
[59] John B. RAE, *The Road and the Car in American Life*, Cambridge, The MIT Press, 1971, p. 133.

avec le déclin du cheval par exemple[60]. Ainsi, l'automobile s'inscrit au sein d'un système. C'est la thèse défendue par John B. Rae qui rappelle que l'automobile ne peut pas se concevoir sans un réseau routier adéquat[61]. Cela signifie que l'automobile doit être analysée dans le temps – avec une chronologie pour évaluer l'évolution démocratique de la possession automobile – mais aussi dans l'espace – par l'intermédiaire de l'évolution du réseau routier, l'historien est apte à apprécier l'imprégnation de l'automobile dans la société[62].

L'automobile, un objet culturel nouvellement accepté

Au Canada comme en France, a été inaugurée récemment l'histoire culturelle de l'automobile. Au Canada, Dean Ruffilli a décrit les impacts de l'automobile dans la culture canadienne en soulignant l'ambiguïté de la relation amour-haine de la société canadienne à l'égard de ce moyen de transport[63]. Toutefois, le titre de l'auteur égare le lecteur, car il évite soigneusement la confrontation directe de la culture automobile au Québec dont on peut présumer qu'elle se distingue de la culture anglophone canadienne. On retrouve un travail similaire chez Mathieu Flonneau qui analyse l'importance de l'automobilisme dans la culture française[64] ; l'auteur néglige néanmoins d'intégrer à son travail la part de la culture automobile dans le monde rural – le cas de la mécanisation agricole étant indispensable. Quoi qu'il en soit, en France, le champ d'histoire culturelle intègre la notion d'automobile, puisqu'il existe une entrée « automobile », rédigée par le précédent auteur, dans les pages du *Dictionnaire d'histoire culturelle contemporaine*[65].

Nous avons vu grâce à ce bilan historiographique général de l'automobile que les « mondes automobiles », pour reprendre l'expression d'Anne-Françoise Garçon[66],

[60] Wolfgang SACHS, *For Love of the Automobile: Looking Back into the History of Our Desires*, Berkeley, University of California Press, 1992.
[61] John B. RAE, *op. cit.*
[62] Robert E. IRELAND, *Entering the Auto Age: The Early Automobile in North Carolina, 1900-1930*, Raleigh, The North Carolina Division of Archives and History, 1990.
[63] Dean RUFFILLI, "The Car in Canadian Culture, 1898-1983", Ph.d., London (Ontario), University of Western Ontario, 2006.
[64] Mathieu FLONNEAU, *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme XX^e^-XXI^e^ siècles*, Paris, Autrement, 2008.
[65] Mathieu FLONNEAU, « Automobile » dans Christian DELPORTE, Jean-Yves MOLLIER & Jean-François SIRINELLI, *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, PUF, 2010, p. 91-94.
[66] Anne-Françoise GARÇON, (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998.

sont nombreux et divers. Il est temps de reporter notre attention sur les travaux privilégiant l'automobile et l'espace rural.

L'automobile en campagne ou la campagne de l'automobilisme

Par le passé, les chercheurs en histoire s'intéressant à l'automobile dans l'espace rural ont emprunté deux voies distinctes. La première montrait l'automobile réceptionnée et vécue comme une panacée au problème de transport dans le monde rural. La seconde invitait à affirmer l'idée selon laquelle l'automobile bénéficie plus au monde rural qu'au monde urbain en déclinant les mutations engendrées par celle-ci.

La majorité des chercheurs ont porté leur regard sur l'anti-automobilisme rural des débuts du siècle, car celui-ci est plus exacerbé qu'en villes ; les sources étayant ce sujet sont ainsi plus nombreuses, plus visibles et plus faciles à appréhender[67]. L'anti-automobilisme, il est vrai, perdure plus longtemps dans les espaces ruraux que dans les espaces urbains. Toutefois, il ne faut pas tomber dans l'excès, car bien qu'il ait existé une contestation automobile économique, sociale et culturelle, il est nécessaire de l'évaluer à sa juste valeur. Certains auteurs se sont attachés à juste titre à montrer la réception positive de l'automobile dans le monde rurale[68]. Si l'anti-automobilisme a existé – et existe toujours[69] – il convient de le mettre en perspective, puisque minoritairement contestée, l'automobile a été massivement acceptée. Si l'on regarde l'anti-automobilisme au cours du XX^{e} siècle, il a définitivement une coloration urbaine plutôt que rurale.

Dans le sillage de cette idée, James Flink et John Rae soulignent les bénéfices du système automobile par rapport au chemin de fer et au cheval pour le monde rural[70]. L'ouvrage majeur est celui de Michael Berger dans lequel il fait état des mutations introduites par l'automobile chez la famille, la communauté, dans les différentes

[67] John A. INTERRANTE, "You Can't Go to Town in a Bathtub: Automobile Movement and the Reorganization of Rural American Space, 1900-1930", *Radical History Review*, fall 1979, p. 151-169; Paul GERBOD, « L'irruption automobile en France (1895-1914) », *L'information historique*, 1983, 45, p. 189-195; Patrick FRIDENSON, « La société française face aux accidents de la route (1890-1914), *Ethnologie française*, T. 21, No. 3, juillet-septembre 1991, p. 306-313.

[68] Reynold M. WIK, *Henry Ford and Grass-roots America: A Fascinating account of the Model-T Era*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1972; Ronald KLINE & Trevor PINCH, "Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States", *Technology and Culture* 37, no. 4 (1996), p. 763-95.

[69] Voir à ce sujet : Mathieu FLONNEAU (dir.), *Automobile : les cartes du désamour*, Paris, Descartes & Cie, 2010.

[70] James J. FLINK, *America Adopts the Automobile 1895-1910*, Cambridge Mass., MIT press, 1970; John B. RAE, *The Road and The Car in American Life*, Cambridge, The MIT Press, 1971, p. 146.

institutions que sont la famille, la communauté, les loisirs, l'église, l'école, la santé et l'environnement dans l'Amérique rurale du début du siècle[71]. Néanmoins, son travail présente plusieurs limites. Tout d'abord, il restreint son attention sur les trois premières décennies du XX^{e} siècle, alors que jusqu'aux années 1960, les mutations dans le monde rural sont riches et complexes. Ensuite, il ne tient pas compte de l'évolution du réseau routier dont dépend l'automobilisation et la diversité des situations selon les régions est masquée derrière l'uniformisation des mutations automobiles. Enfin, s'intéressant à l'espace rural, il n'évoque à aucun moment l'essor de la mécanisation agricole et ses modifications – élément pourtant fondamental et propre à l'espace rural. L'auteur conclut en défendant l'idée que l'automobile a été adoptée à titre individuel par les populations rurales, une fois que celle-ci s'est montrée utilisable et utile. Ce faisant, elle a rapproché l'espace rural de l'espace urbain modifiant sensiblement l'identité rurale – le véritable perdant est le cheval.

Les historiens précédents avaient pris la focale nationale, les deux suivants ont choisi de s'intéresser au phénomène automobile à l'échelle locale. Norman Moline et John Jakle soutiennent que le village ou la petite bourgade subissent des modifications profondes par l'introduction de l'automobile[72]. L'automobilité transforme l'économie, les loisirs, le tourisme et le réseau routier. La faiblesse commune est le passage sous silence de l'aire d'influence des petites villes autrement dit l'arrière-pays, qui constitue un territoire important où l'automobile amène des transformations majeures.

Lorsque l'on porte son attention sur les études alliant monde rural et transport, on est frappé de constater que peu nombreux sont les historiens qui se sont intéressés au tracteur et à la mécanisation agricole. Le seul exemple est l'américain Robert Williams[73]. À ce travail, nous pouvons ajouter celui de Reynold Wik qui, bien qu'ayant concentré son attention sur Ford, met en valeur dans plusieurs chapitres les impacts des

[71] Michael L. BERGER, *The Devil Wagon in God's Country: The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*. Hamden, Conn., Archon Books, 1979.
[72] Norman T. MOLINE, *Mobility and Small Town 1900-1930: Transportation Change in Oregon, Illinois*, Chicago, University of Chicago, 1971; John A. JAKLE, *The American Small Town: Twentieth-Century Place Images*, Hamden, The Shoe String Press, 1982.
[73] Robert C. WILLIAMS, *Fordson, Farmall and Poppin'Johnny: A History of the Farm Tractor and Its Impacts on America*, Urbana and Chicago, University of Illinois Press, 1987.

tracteurs produits par l'entreprise en question[74]. Les deux auteurs défendent le fait que le fermier américain est habitué aux changements et n'est en rien conservateur. Cet état de fait s'applique sans doute à l'Amérique du Nord, mais nécessite des nuances pour le cas européen du fait des caractéristiques propres à chaque pays et région.

De cet état de l'art, il nous reste à en tirer des leçons. Tout d'abord, il est fondamental de signaler qu'une histoire totale des impacts de l'automobile ne peut être faite dans le cadre d'une thèse de doctorat. Les études s'intéressant à l'histoire sociale sont les plus nombreuses, tandis que les études culturelles commencent à poindre. Ajoutons aussi que, dans plusieurs travaux, la frontière entre histoire sociale et histoire culturelle est souvent outrepassée – ce que nous comptons reprendre à notre compte.

Étudier l'automobile dans l'espace rural présente deux principales difficultés : la présence d'un débat historiographique non résolu à savoir le degré de l'anti-automobilisme et la difficulté à surmonter quant aux sources témoignant de l'automobile dans le monde rural[75]. La première peut être dépassée en relativisant les sources trouvées, tandis que la seconde doit être contournée. En effet, à y regarder, les historiens qui se dédient spécifiquement à cette thématique ont emprunté deux voies. D'une part, l'utilisation de sources uniques ou originales : Reynold Wik, étudiant les impacts de Ford dans la campagne américaine[76], a eu accès aux archives de l'entreprise Ford ; tandis que John A. Jakle a eu recours aux cartes postales pour son étude sur la petite ville américaine[77]. D'autre part, l'emploi d'une multitude de sources est une autre avenue empruntée par les historiens. C'est le choix de Michael Berger qui s'est appuyé sur à des autobiographies, des biographies, des études sociologiques, les périodiques, des fictions, des rapports gouvernementaux, des carnets de voyage, des enquêtes orales et des sources législatives[78]. Nous nous sommes inspiré de la démarche des deux auteurs précédents en ayant recours à des sources diverses, variées et parfois originales.

[74] Reynold M. WIK, *Henry Ford and Grass-Roots America : A Fascinating Account of the Model-T Era*, Ann Arbor, The University of Michigan, 1973, chapter V et VI Henry Ford's Tractor and Agriculture; Ford and the Farm Cooperative Movement.
[75] Les historiens de l'urbain ont recours à des sources issues de la ville et destinées pour une grande partie pour la ville. Les historiens du rural doivent *biaiser* les sources urbaines pour les amener à traiter du monde rural.
[76] Reynold M. WIK, *op. cit.*
[77] John A. JAKLE, *op. cit.*
[78] Michael L. BERGER, *op. cit.*

Passées ces difficultés, on retrouve sensiblement les thématiques évoquées dans la première partie du bilan historiographique. Il s'agit de : la restructuration du paysage rural par le réseau routier et la signalisation, l'élaboration d'une culture automobile se traduisant par la régulation, une nouvelle perception de l'environnement et des temporalités et les mutations sociales comprenant les tensions sociales et l'essor du tourisme. Ce sont ces mêmes thématiques que nous mettons en valeur dans notre étude.
Après avoir effectué un état de l'historiographie automobile, il faut désormais préciser quelques concepts fondamentaux.

Les concepts comme balises : quelle histoire de l'automobile ?

Système automobile, monde automobile ou automobilisme ?

Trois études envisagent l'automobile comme un système.

Le premier concept développé est celui de « système automobile ». Il a été développé par Jean Sauvy[79] et par les géographes Gerald Bloomfield[80] et Gabriel Dupuy[81]. Les trois auteurs donnent sensiblement la même définition. L'automobile entraîne dans son sillage une myriade d'éléments tels que le réseau routier, la législation, la littérature automobile composée entre autres des cartes, des guides, des revues touristiques et les infrastructures caractérisées par les garages, les stations-service, et les hôtels.

L'ouvrage dirigé par Anne-Françoise Garçon entend montrer que l'automobile – pour qu'elle roule – doit nécessairement s'appuyer sur un monde composé, entre autres, d'industries automobiles, des usagers et de mutations territoriales[82].

Dans la même veine et en allant plus loin, Mathieu Flonneau[83] propose la métaphore de sphères armillaires. Il explique que les mondes automobiles – qui parfois s'ignorent, se complètent, se concurrencent ou se méprisent – se regroupent de façon cohérente et logique pour former « l'automobilisme ». Il s'agit d'une volonté de revenir

[79] Jean SAUVY, « Survol du système automobile », *Culture technique*, n°25, octobre 1992, p. 14-30.
[80] Gerald T. BLOOMFIELD, "The Automobile and the Canadian Landscape: A Retrospective View", unpublished Canadian Historical Association paper, Winnipeg, June 1986, 7-8.
[81] Gabriel DUPUY, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995, p. 2.
[82] Anne-Françoise GARÇON (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998.
[83] Mathieu FLONNEAU, *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme XX^e^-XXI^e^ Siècles*, Paris, Autrement, 2008, p. 16-22.

aux sources de la terminologie puisque ce concept est apparu à la fin du XIX[e] siècle. Charles W. Bishop, un des pionniers des études sur l'automobile en France, disait sans équivoque en 1971 : « Sans automobile, il n'y aurait pas d'automobilisme […][84] » ; selon nous, la citation devrait être inversée : *sans automobilisme, il n'y aurait pas d'automobile*, car l'automobilisme excède de beaucoup l'automobile.

Les trois concepts sont de loin trop larges pour les considérer chacun dans leur intégralité – plus encore dans le cadre d'une thèse de doctorat. Nous nous concentrerons donc sur une partie spécifique du concept sélectionné, à savoir, les mutations sociales, la restructuration du paysage rural et l'élaboration d'une culture automobile. Dans le cadre de notre étude, nous nous approprions le concept d'automobilisme. Ce dernier est plus adapté à notre étude dans la mesure où il permet de ne pas rester focalisé sur l'automobile, mais d'élargir à toute la palette des véhicules à moteur. Par ailleurs, le recours à ce concept plutôt qu'à celui de système automobile permet de sélectionner les « mondes automobiles », ceux que l'on souhaite mettre en valeur et ceux que l'on ne peut souligner du fait de l'angle d'approche et des sources visitées.

Vitesse plutôt qu'accélération ?

Pour mettre en relation les deux territoires définis précédemment, il convient d'avoir recours à un concept fédérateur[85]. Nous avons recours au concept de vitesse.

Dans l'ouvrage collectif qu'il a dirigé François Albéra pose le problème simplement : « Malgré une réflexion bientôt trois fois millénaire, nous ne savons toujours pas ce qu'est la vitesse[86] ». Pourtant, la vitesse est partout présente dans notre société, et cela, depuis plusieurs décennies[87]. La notion de vitesse se définit simplement comme le rapport entre la distance et le temps mis pour parcourir cette distance. Toutefois, ce terme recouvre de multiples acceptions et autant de représentations. Peter

[84] Charles W. BISHOP, *La France et l'automobile. Contribution française au développement économique et technique de l'automobile des origines à la Deuxième Guerre mondiale*, Paris, Ed. M.-Th. Génin, 1971, p. 13.
[85] Nous explicitons plus bas en détail notre méthodologie quant au processus relationnel.
[86] *La vitesse*, Paris, Flammarion, 1991, p. 112.
[87] Voir Alfred WILLENER, *À la lumière de la vitesse : essai sur l'accélération du quotidien*, Lausanne, Éditions Payot, 1990 ; *La vitesse : actes des 8[es] entretiens de la Villette*, Paris, CNDP, 1997.

Gosling évoque, par exemple, la course à la célérité visible à travers les différents modes de transport ; il présente ainsi un aspect de la vitesse soit les records de vitesse[88].

La notion de vitesse est particulièrement fondamentale lorsqu'elle concerne l'automobile. En effet, par la vitesse, l'automobile supplante ou tout du moins concurrence fortement les autres modes de transport. L'automobile entretient une relation spécifique avec la vitesse. En témoigne l'italien Filippo Tommaso Marinetti qui, dans le journal français *Le Figaro* du 20 février 1909, publie son fameux *Manifeste du futurisme* :

> « Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle la beauté de la vitesse. Une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux tels des serpents à l'haleine explosive… Une automobile rugissante, qui a l'air de courir sur de la mitraille, est plus belle que la Victoire de Samothrace.
> Nous voulons chanter l'homme qui tient le volant, dont la tige idéale traverse la Terre, lancée elle-même sur le circuit de son orbite[89] ».

Le mouvement futuriste s'est aussi exprimé par l'Art pictural où sont soulignés les liens existants entre automobilisme et vitesse[90]. Baudry de Saunier évoque aussi cette relation contiguë en 1938 :

> « L'automobile est une « machine à gagner du temps ». Le temps ! Les hommes ne le vivent plus, ils le mangent, avec une voracité toujours croissante. Le record de la vitesse absolue en automobile était, en 1898, de 63 km. 153 à l'heure (Chasseloup-Laubat). Il est aujourd'hui de 575 km. 570 (Eyston). Que sera-t-il en 1978 ? Dans vingt-cinq ans un Anglais ira-t-il passer son week-end à Tokyo, et Berlin redoutera-t-il d'être si proche de New York ? En 1978 la terre ne commencera-t-elle pas à devenir trop petite pour les humains ?[91] »

Automobile et vitesse sont fondamentalement imbriquées l'une dans l'autre : « La vitesse est la majeure raison d'être de l'automobile, sa dominante fondamentale. Elle est au fond la seule commune mesure des automobiles entre elles[92] ». L'automobile se développe en s'appropriant deux idées : celle de la célérité et celle de la liberté individuelle par

[88] Peter GOSLING, *The Quest for Speed*, London, Simples Guides, Kuperard, 2010.
[89] Filippo T. MARINETTI, « Manifeste du Futurisme », *Le Figaro*, 20 février 1909.
[90] Claude FRONTISI, « Mouvement, vitesse, dynamisme. L'espace-temps futuriste », *Images re-vues*, hors-série 1, 2008, p. 1-17.
[91] Louis BAUDRY DE SAUNIER, « La révolution automobile dans le monde », 8 octobre 1938, dans Les grands dossiers de l'Illustration, *L'automobile : histoire d'un siècle 1843-1944*, Bagneux, le Livre de Paris, 1987, p. 190.
[92] « L'art de bien conduire » dans Pierre DUMONT, *Au temps des automobilistes*, Lausanne, Edita Lazarus, p. 148.

opposition aux autres modes de transport qui proposent une vitesse collective[93]. Cependant, pour se faire, il lui faut être dépendant du système de la vitesse automobile[94]. Notre étude se propose donc de démêler ces relations.

La vitesse, au sens où les historiens des transports l'entendent, naît au XIX^e^ siècle avec l'essor des malles-postes, l'optimisation des coches, du chemin de fer et l'amélioration des techniques[95]. Georges Arbellot revient un peu en amont en évoquant la vitesse des transports publics au XVIII^e^ et XIX^e^ siècle[96]. Les historiens sont peu nombreux à l'aborder dans leurs recherches[97]. Cela résulte du caractère fugitif et subtil de la vitesse ; cette dernière pose des difficultés quant à son apprivoisement dans les sources que l'historien est susceptible de consulter.

Les littéraires sont parmi les premiers à se pencher sur les mutations produites par l'essor de la vitesse ferroviaire et automobile dans la littérature, et plus largement dans l'art. Claude Pichois définit ainsi la vitesse comme le mouvement amenant à la métamorphose du paysage[98]. Le numéro consacré au même thème dans la revue *Corps Écrit* consacre aussi une partie aux relations qu'entretiennent la vitesse et l'art[99]. De multiples expositions ont mis en lumière les phénomènes liés à la vitesse, cela explique les nombreux ouvrages produits par les centres culturels[100].

Proches de littéraires, les travaux d'histoire culturelle dirigés par Stephen Kern et Kristin Ross présentent pour l'un une évolution des mutations sociétales, culturelles

---

[93] Le transport ferroviaire et en coche proposaient une vitesse collective. Le train permettant de parcourir de grande distance en étant restreint dans sa liberté de mouvement par les rails. Le voyage en coche permettant une certaine liberté de déplacement sur un territoire étroit (il fallait passer par des relais pour changer de chevaux).

[94] Gabriel DUPUY, *La dépendance automobile, symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos-Economica, 1999.

[95] Christophe TISON, *L'ère du vite*, Paris, A. Balland, 1989, p. 51.

[96] Georges ARBELLOT, « Les premiers pas de la « vitesse » dans les transports publics champenois (XVIII^e^-XIX^e^ siècles) », Reims : Académie nationale de Reims, Coll. « Travaux de l'Académie nationale de Reims », vol. 164, 1985, p. 117-137.

[97] Christophe STUDENY, « Le Vertige de la vitesse : l'accélération de la France : 1830-1940 », *op. cit.*, p. 1068.

[98] Claude PICHOIS, *Littérature et progrès : vitesse et vision du monde*, Neuchâtel, Éditions de la Baconnière, 1973.

[99] « La vitesse », *Corps Écrit*, n°24, Paris, PUF, 1987.

[100] *La vitesse*, Paris, Flammarion, 1991 ; Jeremy MILLAR & Michael SCHWARZ (Ed.), *Speed: Visions of an Accelerated Age*, London, Photographers Gallery, 1998; Jeffrey T. SCHNAPP (Ed.), *Speed Limits*, Milan, Skira ; Miami Beach, Wolfsonian-Florida International University ; Montréal, Canadian Centre for Architecture, 2009.

et idéologiques par la vitesse[101] et pour l'autre, les liens entre vitesse, automobile et modernité[102]. Dans les deux cas, l'analyse se limite aux impacts de la vitesse sur la culture ; elle ignore donc la part la plus importante du système de la vitesse.

Christophe Studeny, dans une étude pionnière d'histoire, s'est intéressé la naissance et le développement du concept de vitesse dans l'imaginaire de la population française depuis le XVIII^{e} siècle. Il débute son analyse avec l'essor et l'optimisation des coches et de la Poste, puis le développement d'une vitesse collective avec le chemin de fer, l'automobile amenant une vitesse individuelle et enfin l'avion. Il prend donc le parti d'analyser l'accélération de la vitesse en France : soit les changements de registre de la vitesse[103]. Dans l'introduction de sa thèse, Studeny a pensé à produire un travail de recherche sur le mode que nous proposons dans notre thèse :

> « Nous aurions pu limiter notre temporalité à l'introduction du chemin de fer, ou de l'automobile ; nous n'aurions vu alors que l'évolution d'un moyen de transport, et non l'histoire de la vitesse, nous aurions manqué l'observation des effets sensibles des accélérations successives […], lames de fond temporelles mettant en cause ici la notion de prison de longue durée et des rythmes braudéliens étages[104] ».

Pour ce dernier, la vitesse est donc principalement visible par les mouvements d'accélération qui interviennent dans la société – ce qui n'est pas notre point de vue.

De la même manière, Jean Ollivro travaille sur les variations de vitesse – en soi, l'accélération – depuis 1850 jusqu'à nos jours. En décrivant les différentes vitesses existantes, Ollivro montre les transformations de la géographie française initiées par les pratiques des individus et des institutions. Il développe le concept de vitesse différenciée qui montre que l'homme ne se contente plus d'aller à une vitesse – un déplacement physique –, mais combine plusieurs vitesses – l'homme peut se déplacer physiquement et en même temps échanger des données grâce à son téléphone et son

[101] Stephen KERN, *The Culture of Time and Space 1880-1918*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1983.
[102] Kristin ROSS, *Rouler plus vite, laver plus blanc : la culture française au tournant des années soixante*, Paris, Abbéville, 1997.
[103] Christophe STUDENY, « Le Vertige de la vitesse : l'accélération de la France : 1830-1940 », *op. cit.*, p. 4 ; publiée, en résumé, sous le titre *L'invention de la vitesse France, XVIII^{e}-XX^{e} Siècle*, Paris, Gallimard, 1995.
[104] Christophe STUDENY, « Le Vertige de la vitesse : l'accélération de la France : 1830-1940 », *op. cit.*, p. 9.

ordinateur portable[105]. Lors d'une journée d'étude consacrée à la « Vitesse et sécurité routière / Speed and road safety » en 2007, Peter Lyth, dans une démarche plus poussée que celle de Pierre Rousseau[106], a proposé un éventail de toutes les vitesses possibles entre 1830 et 1980[107]. Toutefois, son étude ignore l'aspect systémique de la vitesse qui est une donnée majeure.

En lien avec la question de la vitesse, Marc Desportes s'est intéressé aux *Paysages en mouvement*[108]. Celui-ci défend l'idée que les techniques font naître des paysages par la distanciation de l'homme et de son espace. Ce travail peut être lu comme un prolongement de l'article de Jean-Christophe Gay qui montre que la vitesse conduit à un nouveau regard de l'homme au territoire[109]. Tout récemment, Vincent Guigueno analyse la question de la vitesse sous un nouvel angle en liant vitesse et systèmes de transport et propose ainsi la notion de paysages de transport en s'adossant au travail de Marc Desportes[110]. Bien que ne portant pas à proprement parler sur la vitesse, l'ouvrage collectif dirigé par Christof Mauch et Thomas Zeller traite des modifications de la perception du territoire avec l'automobile et ses différentes routes – conception qui découle de la nouvelle vitesse intimée par l'automobile[111].

L'urbaniste et philosophe Paul Virilio s'est aussi emparé du concept de vitesse. Celui-ci appréhende la vitesse comme facteur d'anéantissement de la ville[112]. L'automobile est ici assimilée à un projectile qui fonde une nouvelle dimension dont l'unique finalité est la mort – l'accident intégral. Cette vision ne couvre cependant

---

[105] Jean OLLIVRO, *L'homme à toutes vitesses : de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2000 ; *Quand la vitesse change le monde : essor de la vitesse et transformations des sociétés*, Rennes, Éditions Apogée, 2006.

[106] Pierre ROUSSEAU, *Histoire de la vitesse*, Paris, PUF, Que sais-je ?, 1963.

[107] « Vitesse et sécurité routière / Speed and Road Safety », Journée d'étude, *Renault Square Com*, publié le mardi 04 septembre 2007, http://calenda.revues.org/nouvelle8890.html, consulté le 21 mars 2011. Mes remerciements vont à Marine Moguen-Toursel pour son aide.

[108] Marc DESPORTES, *Paysage en mouvement : perception de l'espace et transports (XVIII^{e}-XX^{e} siècle)*, Paris, Gallimard, 2005.

[109] Jean-Christophe GAY, « Vitesse et regard : le nouveau rapport de l'homme à l'étendue », *Géographie et Cultures*, n°8, 1993, p. 34.

[110] Vincent GUIGUENO, « Les paysages de la vitesse » dans Mathieu FLONNEAU & Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, p. 97-102.

[111] Cristof MAUCH & Thomas ZELLER, *The World Beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens, Ohio & Stuttgart, Ohio University Press 2008.

[112] Paul VIRILIO, *Vitesse et politique : essai de dromologie*, Paris, Éditions Galilée, 1977 ; *La vitesse de libération : essai*, Paris, Éditions Galilée, 1995 ; Henri KREEK, « En hommage à la ville du futur antérieur : ville et vitesse dans l'œuvre de Paul Virilio » dans *Ville et voyage : trajectoires urbaines*, Paris, Didier-Érudition, 1986, p. 65-88.

qu'un aspect de la vitesse ; la vitesse est aussi la source de sociabilités, de contacts et d'échanges.

Le concept de vitesse a été davantage étudié par rapport à celui de l'accélération dans l'historiographie. L'unique recherche, à notre connaissance, est celle d'Harmut Rosa dans laquelle il défend l'existence de trois types d'accélération qui se côtoient et se superposent : l'accélération technique, l'accélération du changement social et l'accélération du rythme de vie[113]. L'auteur prolonge d'ailleurs sa réflexion en liant le concept d'aliénation à celui d'accélération : l'accélération a plusieurs effets néfastes pour la vie moderne : elle enchaîne l'individu à l'espace, au temps, au travail et aux choses[114]. Dans une certaine mesure, l'accélération entraîne l'aliénation quand la vitesse – automobile – libère.

Avec ce rapide état de l'art, il apparaît que la majorité des recherches ont couplé vitesse et culture, l'élément le plus visible. On trouve dans le *Dictionnaire d'histoire culturelle*, une entrée pour le concept de "vitesse"[115]. Nous souhaitons étudier la vitesse telle qu'elle est employée en lien avec les transports et la mobilité. Pour appréhender ce phénomène, il a donc fallu le matérialiser, le rendre palpable et visible dans la documentation consultée.

La vitesse, selon nous, se fonde nécessairement autour d'un quatuor logique et cohérent composé d'un mobile soit le mobile – l'automobile et les autres véhicules à moteur –, d'une infrastructure, d'une normalisation et de pratiques socioculturelles[116]. Vincent Guigueno rappelle que l'histoire de la vitesse n'est pas l'histoire des transports, et elle l'excède très largement : « La vitesse n'est pas seulement une question de mobile – la voiture, le coche, le cabriolet –, mais de système, ou de réseau, englobant des acteurs et des infrastructures : routes, relais, guides…[117] ». Ces différents éléments

[113] Hartmut ROSA, *Accélération : une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.
[114] Hartmut ROSA, *Aliénation et accélération : vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, 2012.
[115] Vincent GUIGUENO, « Vitesse » dans Christian DELPORTE, Jean-Yves MOLLIER, Jean-François SIRINELLI, *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine, op. cit.*, p. 849-851. La notion d'accélération en est absente, car étant très récente, espérons qu'elle sera rajoutée dans les prochaines éditions du dictionnaire.
[116] Wolfgang SCHIVELBUSCH, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990. En ce sens, notre approche reprend celle de Schivelbusch qui entend comprendre comment s'effectuent pour les usagers les voyages en train.
[117] Vincent GUIGUENO, « Vitesse », *loc. cit.*, p. 850.

réunis impliquent donc un nouveau paysage qui se superpose ou s'impose aux précédents et aux paysages actuels. Il procure ainsi de nouveaux regards sur l'environnement, au sens de « paysages mentaux[118] » : c'est le cas avec l'essor de normes automobiles et avec la littérature automobile. En ce sens, la vitesse est indubitablement un « processus de civilisation ».

Problématique de la thèse

Après avoir parcouru les routes de l'historiographie, il est maintenant temps de proposer notre propre sentier tout en tenant compte des chemins précédemment défrichés.

Pour appréhender l'automobilisme comme système, il est indispensable de poser le regard sur le réseau routier, ses mutations et son évolution. En effet, l'automobile et la route sont les deux faces d'une même pièce : la route asphaltée et entretenue permet à l'automobiliste de se mouvoir sur le territoire[119]. La célérité est induite par l'infrastructure sur laquelle repose le mode de transport étudié : pour pouvoir aller vite, il faut des routes entretenues et goudronnées.

Dans le cadre de notre étude, nous souhaitons nous différencier des auteurs qui ont choisi d'étudier la vitesse sur la longue durée et à travers le prisme des différents modes de transport. Pour notre part, nous nous restreignons à un seul type de transport, l'automobilisme[120]. La vitesse automobile permet une individualisation des déplacements, des sensations nouvelles et une augmentation de l'espace à parcourir[121]. Pour pouvoir parcourir une distance en automobile et faire usage de la vitesse, il ne suffit pas de posséder un véhicule puissant. De nouvelles connaissances, indispensables, conditionnent chaque conducteur. Elles font parties du capital de mobilité propre à chaque individu. Pour ressentir la griserie de la vitesse, il faut avoir intégré, dans une certaine mesure, des normes, ainsi qu'un imaginaire mis à disposition de manière littéraire. Le territoire et la relation que l'on a avec celui-ci sont obligatoirement

[118] Marc DESPORTES, *op. cit.*
[119] Christopher W. WELLS, "Car Country: Automobiles, Road and the Shaping of the Modern American Landscape: 1890-1929", Ph.D. Diss., Madison, University of Wisconsin, 2004, p. 5.
[120] Mathieu FLONNEAU, *Les cultures du volant, op. cit.*
[121] Stephen DAVIES, *op. cit.*, p. 118-137.

repensés[122]. En effet, la vitesse s'articule nécessairement sur un territoire spécifique ; ce qui nécessite des aménagements[123]. Régularité et vitesse sont liées puisque c'est par l'expression répétitive de la première – la régularité signifie la maîtrise du système – que la seconde devient possible. Enfin, de nouveaux *habitus* émergent. De multiples éléments socioéconomiques – coordination et concurrence des transports, pratiques culturelles nouvelles, développement du tourisme – naissent ou sont modifiés par la vitesse automobile.

En prenant en compte l'état de l'art et nos terrains d'étude, notre problématique peut se formuler de la manière suivante : comment la vitesse automobile investit-elle les espaces ruraux du Rhône et de la région de Québec entre 1919 et 1961 ? Notre thèse cherche donc à analyser quelques impacts socioculturels spécifiques produits par l'automobilisme dans deux sociétés rurales par le truchement du concept de vitesse.

Plusieurs sous-interrogations découlent : tout d'abord, comment la société rurale réagit-elle au vertige de la vitesse initiée par l'automobile ? Dans quelle mesure la vitesse permet-elle et oblige-t-elle à une restructuration de l'espace rural ? Comment la société rurale s'approprie-t-elle la vitesse automobile et comment l'amène-t-elle à combler ses besoins, économiques, sociaux, culturels ? Quelles en sont les conséquences pour les individus, les animaux et les autres moyens de transport ?

Le cadre méthodologique

Étudiant deux territoires aux caractéristiques spécifiques, il convient de poser clairement les fondations méthodologiques. Mettre en relation deux territoires, deux objets, deux concepts : cela tombe sous l'expression de « démarche relationnelle[124] ». Sous ce vocable, on trouve les travaux comparatifs, les études sur les transferts, les approches croisées, la *Connected* et la *Shared History*.

[122] Claude PICHOIS, *op. cit.* ; Christophe STUDENY, *op. cit.*
[123] Jean OLLIVRO, *op. cit.*
[124] Nous empruntons cette expression à Michael WERNER et Bénédicte ZIMMERMANN, « Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 1/2003 (58e année), p. 7-36.

« Comparer, c'est […] relever des différences et des points communs en fonction d'un critère qu'il convient de définir au préalable et qui oriente le regard du chercher. Dès lors que l'on considère au moins deux termes en fonction d'un même critère, *a priori*, rien n'est incomparable »[125]. La comparaison se construit sur « un principe d'opposition binaire entre différences et similitudes »[126]. Les historiens ont eu à travailler avec les démarches relationnelles : citons Marc Bloch qui appelait à une histoire comparée[127]. Pourtant peu nombreux en France, pour des raisons, entre autres, propres à la culture française[128], des historiens ont suivi cet appel, comme Christophe Charle et Nancy Green[129]. Malgré le manque d'intérêt de la part des historiens pour la comparaison, elle présente plusieurs avantages : heuristiques, descriptives, analytiques et paradigmatiques et quelques faiblesses : la dépendance à la littérature secondaire lorsqu'il y a plusieurs terrains d'étude ; les unités de comparaison doivent pouvoir se désolidariser ; la comparaison empêche toute histoire totale[130]. Deux autres difficultés, qui ne lui sont pas propres, résident dans les concepts choisis qui varient dans le temps et l'espace, et dans la nécessité de maîtriser l'historiographie et l'historique des deux territoires étudiés[131]. Patrick Boucheron porte un regard sceptique, mais plein d'espoir sur ce sujet :

> « Malgré les efforts conceptuels de certains historiens et de certains programmes de recherche, l'histoire comparée a aujourd'hui plus de bonnes intentions que de méthodologies éprouvées. Elle n'en demeure pas moins l'une des voies d'accès pour travailler à ce décentrement du regard qui constitue sans doute aujourd'hui l'un des défis les plus exigeants du métier d'historien » [132].

---

[125] Cécile VIGOUR, *La comparaison dans les sciences sociales : pratiques et méthodes*, Paris, La Découverte, 2005, p. 7 ; Marcel DETIENNE, *Comparer l'incomparable*, Paris, Ed. du Seuil, 2000.

[126] Sur la comparaison, se référer à Deborah COHEN & Maura O'CONNOR, *Comparison and History : Europe in Cross-National Perspective*, New York, Routledge, 2004 ; « numéro spécial : L'exercice de la comparaison », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2002/1 (57e année).

[127] Marc BLOCH, « Pour une histoire comparée des sociétés européennes », [1928], *Mélanges historiques*, Paris, EHESS, vol. 1, 1983, p. 16-40.

[128] Heinz-Gerhard HAUPT, « La lente émergence d'une histoire comparée » in Jean BOUTIER & Dominique JULIA (dir.), *Passés recomposés*, Paris, Autrement, 1995 p. 196-207.

[129] Christophe CHARLE, *La crise des sociétés impériales : Allemagne, France, Grande-Bretagne 1900-1940 : essai d'histoire sociale comparée*, Paris, Ed. du Seuil, 2001 ; Nancy L. GREEN, *Repenser les migrations*, Paris, PUF, 2002.

[130] JÜRGEN KOCKA, "Comparison and Beyond", *History and Theory*, vol. 42, n°1 (Feb. 2003), p. 39-44.

[131] Nancy L. GREEN, « L'immigration en France et aux États-Unis, historiographie comparée », *Vingtième siècle*, n°29, janvier-mars 1991, p. 69 et 82.

[132] Patrick BOUCHERON, *Faire profession d'historien*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2010, p. 178-179.

Selon l'historien québécois Gérard Bouchard, il existe deux types de comparaison : le modèle référentiel et le modèle intégral[133]. Le modèle référentiel entend privilégier un terrain aux dépens des autres le prenant comme référence et fil rouge pour la démonstration.

Si l'on s'en tient aux thèses de doctorat traitant des transports, ce choix méthodologique tend à se développer. Sébastien Gardon en science politique a étudié Lyon et l'a comparé ponctuellement avec d'autres villes telles Nice, Marseille, Lille, Bordeaux, Saint-Étienne[134] ; Jean Orselli, dans sa thèse d'histoire sur les usages de l'automobile, a porté son regard sur la France en la comparant avec l'Angleterre et les États-Unis[135]. À notre sens, il constitue un premier pas vers le processus de la démarche relationnelle. Le modèle intégral oblige à mettre tous les terrains sur le même pied d'égalité. Il comporte deux sous-ensembles : le modèle intégral *ponctuel* ou *sectoriel*, qui centre sur quelques éléments proéminents sans tenir compte du contexte propre à chaque terrain. Le modèle intégral relationnel prend en compte le contexte propre à chaque unité, mais demande un travail immense pour maîtriser l'historiographie et l'évolution de plusieurs sociétés dans leur intégralité.

Les études sur les transferts ou circulations culturelles se construisent selon des règles précises. Elles analysent les phénomènes de déplacement – émission et réception – et d'appropriation entre plusieurs unités[136]. Par opposition à la comparaison, privilégiant la synchronie, les transferts favorisent la diachronie. Ils présentent toutefois quelques faiblesses comme la nécessité d'un cadre fixe délimitant les unités, les catégories d'analyse sont appréhendées comme immobiles alors qu'elles ne le sont pas dans la réalité ; ce qui conduit à un manque de réflexivité ; enfin, les études de transferts choisissent une analyse linéaire alors qu'un phénomène peut interagir dans plusieurs

[133] Gérard BOUCHARD, *Genèse des nations et cultures du Nouveau Monde : essai d'histoire comparée*, Québec, Ed. Boréal, 2001, p. 37-75.
[134] Sébastien GARDON, « Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années dix – années soixante) », thèse de science politique sous la direction de Gilles Pollet, Lyon, Université Lumière Lyon 2, 2009 ; partiellement publiée *Goût de bouchons : Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Paris, Descartes et Cie, 2011.
[135] Jean ORSELLI, « Usages et usagers de la route, mobilité et accidents 1860-2008 », *op. cit.*
[136] Hans-Jürgen LÜSEBRINK, « Transferts culturels transatlantiques et circulation des savoirs dans les cultures populaires – le cas des almanachs de Benjamin Franklin », *Tangence*, n°72, été 2003, p. 27-40.

sens[137]. Arnaud Passalacqua dans sa thèse sur l'autobus à Paris a analysé les échanges qui ont existé entre Paris et Londres en matière de transport[138].

L'histoire croisée est une autre forme de démarche relationnelle[139]. Le croisement et l'idée d'intersection sont le fondement de l'histoire croisée, mais les processus en amont et en aval du phénomène étudié – symétrique ou asymétrique ; immobile ou évolutif – doivent être pris en compte permettant d'obtenir une vision synthétique propice à la démonstration. Il existe des variantes dans l'histoire croisée : le croisement intrinsèque lié à l'objet de recherche ; le croisement des points de vue ; les multiples rapports entre l'observateur et l'objet qui correspond à la démarche réflexive et le croisement des échelles spatiales et temporelles définissant la dimension empirique et réflexive. Les croisements intrinsèques à l'objet cherchent à mettre en valeur comment s'opère l'objet étudié, à la fois ses causes et ses conséquences. Le croisement des points de vue est une démarche volontaire du chercheur pour croiser plusieurs unités de son choix ; ce faisant, il prend des décisions préalables qui influencent sa problématique de recherche. Les rapports entre l'observateur et l'objet amènent à une réflexion sur la méthodologie, sur la prise de recul du chercheur face à son objet d'étude ; ce choix de démarche relationnelle amène à une objectivisation de la recherche. Le croisement des échelles permet d'appréhender des unités différentes dans le temps et l'espace et ainsi de pouvoir proposer une démonstration valide et valable.

« [L]'histoire connectée [*Connected History* ou *Shared History*] […] étudie les connexions, les modes d'interaction et d'interdépendance entre les sociétés, par-delà les découpages étatiques, et à des échelles diverses […] »[140]. Elle cherche à mettre en évidence les relations entre les différents jeux d'échelles : « Il ne s'agit donc pas de simplement descendre à une autre échelle, mais de faire un pas de côté, pour regarder

[137] Michael WERNER et Bénédicte ZIMMERMANN, « Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité » dans Michael WERNER et Bénédicte ZIMMERMANN (dir.), *De la comparaison à l'histoire croisée*, Paris, Ed. du Seuil, 2004, p. 20-21.

[138] Arnaud PASSALACQUA, « Double *decker* londonien et autobus à plate-forme arrière parisien : échanges et distinction par delà la Manche depuis les années 1820 », *Métropoles*, 6, 2009, mis en ligne le 25 novembre 2009, consulté le 13 juillet 2012. URL : http://metropoles.revues.org/3992; voir aussi à ce sujet, l'introduction du numéro Sébastien GARDON, Arnaud PASSALACQUA et Frank SCHIPPER, « « Pour une histoire des circulations sur la circulation » », *Métropoles* [En ligne], 6 | 2009, mis en ligne le 30 novembre 2009, consulté le 13 juillet 2012. URL : http://metropoles.revues.org/4053.

[139] Nous nous sommes inspirés principalement de l'ouvrage : Michael WERNER et Bénédicte ZIMMERMANN (dir.), *op. cit.*

[140] Robert FRANK, « Conclusion » dans « Histoires croisées : Réflexions sur la comparaison internationale en histoire », *Les cahiers Irice*, 1/2010 (n°5), p. 87-94.

autrement, «*by moving laterally*», et repérer les connexions plus ou moins masquées ou inaperçues »[141].

Après avoir présenté un tour d'horizon des démarches relationnelles, il apparaît que le choix de l'histoire croisée avec le croisement de points de vue est le plus adapté à notre sujet. Les transferts et l'histoire connectée n'entrent pas en ligne de compte étant donné que les deux unités privilégiées n'ont pas ou peu de contacts et d'influences entre elles au regard de la thématique automobile. La comparaison ne nous satisfait pas, car elle amènerait sans doute à la conclusion que les facteurs propres à chacune des régions sont les causes de différenciation. Le croisement des points de vue est la méthode à privilégier, car cela nous permet de croiser plus aisément les deux espaces différents en nous appuyant sur le concept fédérateur de vitesse[142]. À travers les lectures sur les différents types de démarches relationnelles, une difficulté les traverse toutes : le recours aux statistiques pose un sérieux problème de comptabilité[143]. Pour contourner ce problème, nous avons eu recours aux monographies régionales québécoises qui précisent et quantifient l'évolution dans les différentes régions. Pour ce qui est du Rhône, les monographies locales étant moins nombreuses, ce n'est pas un problème en soi puisque durant la période des deux grandes guerres l'essor de la motorisation est momentanément suspendu. Cependant, dans les cas où cela est impossible, nous nous sommes contenté d'effectuer une description parallèle des données statistiques. Une faiblesse identifiée réside dans le choix de l'échelle d'analyse. Malgré la similitude dans la construction structurelle des deux espaces – une aire géographique organisée autour d'une grande ville – les deux territoires n'ont pas la même taille, le même poids politique, économique, social et culturel, le même nombre de populations. De plus, l'influence du système automobile ne s'arrête évidemment pas aux frontières des deux espaces définis, mais il la dépasse. Toutefois, nous pouvons opposer à ces faiblesses le fait que notre analyse se borne à être construite autour de la notion-clé de vitesse que nous avons élaborée de manière précise et néanmoins assez ouverte pour nous permettre de comparer le phénomène dans les deux espaces géographiques sélectionnés.

---

[141] Caroline DOUKI et Philippe MINARD, « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine* 5/2007 (n° 54-4bis), p. 20.
[142] Max WEBER définit cela comme étant un « idéal-type » cité par Cécile VIGOUR, *op. cit.*, p. 198 ; Sandrine KOTT & Thierry NADAU, « Pour une pratique de l'histoire sociale comparative », *Genèses*, 17 septembre, p. 103-111 : les auteurs ont recours à l'expression d' « équivalence fonctionnelle ».
[143] Christophe CHARLE, *op. cit.*, p. 13-14.

Ayant défini un axe méthodologique, nous avons appliqué celui-ci à nos sources. Indiquons d'emblée qu'il nous a fallu faire preuve d'innovation pour constituer notre corpus documentaire. Les sources témoignant du monde rural sont peu nombreuses et peu explicites d'autant plus lorsqu'il s'agit de croiser la vitesse automobile dans deux territoires. D'une certaine manière nous avons dé-ruralisé notre projet pour pouvoir parler du monde rural : cela signifie que nous avons lu les sources urbaines avec une perspective d'historien du rural – nous avons été précautionneux quant aux biais développés par le monde urbain à l'égard du monde rural.

Les sources

> « Il y a des lieux pour l'histoire, et on doit les parcourir – les lieux comme l'histoire – à grandes enjambées »[144].

S'intéresser aux sources témoignant de l'espace rural présente des difficultés pour l'historien. À celles-ci s'adjoint le fait de s'intéresser à une thématique aussi évanescente que la vitesse, nous avons donc redoublé d'efforts pour débusquer la vitesse là où elle pouvait être, à la fois visible et invisible[145]. Plus que tout, il nous a fallu, vitesse oblige, résister – dans une certaine mesure – au « vertige des foisonnements[146] » ; c'est-à-dire avoir constamment à l'esprit la pratique de la démarche relationnelle pour ne pas nous perdre dans les méandres de la documentation.

Les sources françaises

Quatre centres de documentations et d'archives – localisés à Lyon – ont été visités : les archives départementales du Rhône (ADR), la fondation de l'automobile Marius Berliet (FAMB), la bibliothèque municipale de Lyon (BML) et les archives municipales de Lyon (AML).

Les sources archivistiques rédigées par les pouvoirs publics ont été utilisées pour préciser les impacts de l'automobilisme en matière de réseau routier, des mutations quant aux institutions rurales telles que la Poste, l'économie routière avec les ouvertures et fermetures de ligne d'autobus – il s'agit des séries S, M et W concernant les travaux

[144] Patrick BOUCHERON, *op. cit.*, p. 67.
[145] Vincent GUIGUENO, « Vitesse », *loc. cit.*, p. 849.
[146] Alain CORBIN, « Le vertige des foisonnements. Esquisse panoramique d'une histoire sans nom », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°39, janvier-mars 1992, p. 103-126.

publics effectués dans le Rhône conservées aux archives départementales du Rhône. Une attention plus fine aurait permis de proposer des cartographies de l'évolution des lignes d'autobus et d'autocar par exemple. La série W a permis d'appréhender les mutations agricoles concernant la technique. Les recensements trouvés à propos de l'outillage agricole en 1929 et 1955 ont permis une description spécifique de l'évolution du parc mécanique. La série M renseigne sur les différentes associations lyonnaises notamment dans le domaine du tourisme, ainsi que les brochures visant à faire connaître le département du Rhône et la ville de Lyon. Toutefois, les renseignements trouvés ne couvrent pas toute la période étudiée et s'arrêtent juste après la Seconde Guerre mondiale. Bien qu'ayant obtenu quelques informations concernant l'industrie laitière dans les documents des ADR, les archives municipales de Lyon ont été dépouillées pour recueillir de la documentation sur le phénomène de ravitaillement en lait[147].

Les périodiques sont une des sources sur laquelle nous nous sommes appuyé. Le périodique fondamental étant les numéros de la revue de l'*Automobile-Club du Rhône*[148] qui renseignent sur l'évolution de l'automobilisme dans le Rhône. Il s'agit d'une source, peu usitée[149], à prendre avec précaution, car sa scientificité est parfois douteuse.

Pour combler ces faiblesses, nous avons parcouru d'autres périodiques spécialisés traitant des mondes automobiles[150]. Ils apportent des précisions concernant certains phénomènes ainsi que des données statistiques permettant d'établir une évolution de l'automobilisme plus précise. Ils ont aussi été d'une aide précieuse pour aborder les mutations du tourisme automobile.

À la Fondation de l'Automobile Marius Berliet, nous avons parcouru plusieurs périodiques spécialisés du monde automobile tels que *La France automobile*, *Automobilia*, *Omnia*, *L'équipement automobile : autocars et grands routiers* qui ont fourni des renseignements additionnels qualitatifs et quantitatifs sur les usages des véhicules, leurs conséquences dans la société et sur leur environnement.

---

[147] Pour trouver cette source, nous avons consulté : Marion BELUZE, « Lyon et le lait : 1880-1960 pour une approche d'une politique municipale », mémoire de maîtrise sous la direction de J.-L. Mayaud, Lyon, Université Lyon 2, 2006, thèse en cours sous la direction de Jean-Luc MAYAUD.

[148] Les numéros de la Revue de l'*Automobile-Club du Rhône* sont consultables dans les deux centres de documentation qui sont la bibliothèque Municipale de Lyon (1910-1914 ; 1926-1936 et 1951-1970) et les Archives Départementales du Rhône (1902-1907 ; 1908-1909 ; 1926-1930).

[149] Gérard FONTAINES, « Voyager : une pratique culturelle à Lyon des années 1820 aux années 1930 », *op. cit.*, p. 652.

[150] Aux ADR, Entre autres : *L'auto*, *Lyon Sport*, *L'auto-moto Club de la Cité*, *Bulletin du Motocycle-club de Lyon et du Rhône*, *La rue – la route, le cyclotouriste, les transports automobiles*, *Circulez*, *Folio Automobile*, *la Documentation Automobile*, *Le tracteur*, *Lyon touriste*, *Lyon Excursions*.

Plusieurs sources ont aidé à préciser les usagers et les véhicules du département. La série 2PP[151] recense des véhicules par municipalité dans le département depuis la fin du XIX[e] jusqu'aux années 1920-1930.

Un relevé des cartes d'immatriculation du 31 mai au 28 juillet 1939 des possesseurs de véhicules à moteur dans le département du Rhône par localité permet de localiser et cartographier les automobilistes du département. Cette source précise l'identité, la localisation géographique des usagers et les types de véhicule en circulation. L'apport du recensement de 1939 demeure minimal au regard de sa contenance – deux mois – et à cause du contexte qui l'entoure puisque la Seconde Guerre mondiale est sur le point de démarrer et on peut présumer que les entreprises et les usagers se sont déjà désintéressés de l'achat d'un véhicule – cela biaise donc la tendance de l'achat de véhicules à moteur.

À la FAMB, nous avons consulté les ouvrages rédigés par des automobilistes et autres connaisseurs qui nous ont permis de percevoir la vision des automobilistes, leurs parcours, les obstacles qu'ils ont rencontrés.

Les documents publiés par les entreprises automobiles ont servi à observer sous un autre angle le rapport entre les industriels et les usagers automobiles. La revue *Prospérité* publiée par l'entreprise Michelin illustre les impacts produits par les véhicules à moteur sur les sociétés concernées ; toutefois, son objectivité est à soumettre à la critique, car il s'agit d'une revue de propagande pour l'entreprise. Nous avons consulté des dossiers relatifs aux publicités développées par les deux entreprises automobiles Renault et Berliet pour cerner le public visé.

Armés de nos concepts, de notre méthodologie, nos sources et de notre problématique, nous pouvons désormais proposer la manière dont nous avons agencé notre argumentaire.

Les sources québécoises et canadiennes

En ce qui concerne les sources québécoises, nous avons consulté trois types de centres d'archives : les archives du CAA de Québec, la bibliothèque de l'Assemblée

[151] Merci à JEAN-PIERRE AGUERRE pour cette information, « Les hommes et les chevaux dans le Lyonnais, 1880-1930 : une approche des relations villes-campagnes », thèse pour le doctorat ès lettres sous la direction de Gilbert Garrier puis de Jean-Luc Mayaud, Lyon, Lyon, Université Lyon 2, (soutenance 2013).

nationale à Québec (BAnQ) et le centre Bibliothèque et Archives Nationales du Québec (BANQ), centre de la Capitale-Nationale.

Nous avons exclu les centres régionaux d'archives nationales du Québec, car ils ne traitent pas de l'espace sélectionné par nos soins. Nous avons aussi délaissé les archives d'Ottawa car le transport routier relève de la compétence provinciale au Canada.

Nous avons consulté les revues de *Club Automobile de Québec* (CAQ) (1922-1958)[152] qui permettent de préciser l'évolution sociale, politique, culturelle et économique du système automobile dans la province, ainsi que les *Livres des minutes du Club Automobile de Québec* (1912-1921 ; 1921-1924 ; 1924-1926 ; 1926-1930 ; 1943-1947 ; 1948-1957 ; 1957-1963). Bien qu'incomplètes, ces sources donnent de multiples renseignements sur le club automobile dominant la région de la Capitale, sur sa pénétration dans l'espace et dans le temps ainsi que la popularité du système automobile.

Pour souligner les phénomènes intervenants dans le monde rural, nous avons consulté partiellement – à BAnQ et à l'Université Laval – des journaux de l'époque *La terre de chez nous,* le *Bulletin des Agriculteurs* – ; ils ont été dépouillés parce qu'ils traitent de l'essor du système automobile dans une autre perspective que celle de l'État provincial avec un angle direct sur l'espace rural et agricole.

La consultation de quelques périodiques disponibles en ligne sur le site de BANQ a alimenté nos propos à la fois d'informations textuelles et iconographiques : *Canada qui chante 1927-1930* ; *La Canadienne 1920-1921* ; *La gazette des campagnes 1850-1926* ; *L'Action nationale 1933-1951* ; *Le petit québécois 1909-1913*.

Pour comprendre les interactions entre les pouvoirs publics et les usagers, nous avons parcouru les débats reconstitués[153] – disponibles à BAnQ – qui concernent la législation automobile et servent de source culturelle soulignant, entre autres choses, les débats entre pro-automobilistes et anti-automobilistes. Les statuts législatifs du Québec et les procès-verbaux de l'Assemblée législative de la Province de Québec ont

[152] Disponibles au siège du CAA à Québec.

[153] Les débats reconstitués sont une reconstitution des débats parlementaires qui se sont tenus à l'Assemblée législative et qui s'appuient sur diverses sources documentaires (documents officiels, des brochures, les chroniques parlementaires des grands quotidiens de l'époque [seuls témoins de l'époque]). Pour plus d'informations, voir : http://www.assnat.qc.ca/archives/Debats-reconstitues/reconstitution.html, consulté le 07/11/2011.

permis de retracer l'évolution de la législation concernant les véhicules à moteur dans la province.

Pour les compléter, nous avons eu recours à plusieurs fonds privés de certains premiers ministres et chefs du parti libéral québécois[154]. Ils ajoutent des renseignements concernant le réseau routier et autoroutier après 1945, des statistiques sur les accidents automobiles (1941-1964), des renseignements additionnels sur la législation automobile (1941-1967) et enfin des informations intéressantes qui contribuent à alimenter la thématique des mutations économiques produites par l'essor de la vitesse.

Dans le but d'appréhender l'évolution du réseau routier, nous avons consulté plusieurs documents du fonds du ministère des Transports (série E23) disponibles au centre d'archives de la Capitale-nationale. Ils traitent de l'expansion et l'amélioration du réseau routier – l'ouverture et la fermeture des routes, le développement de la signalisation, l'entretien des chemins durant l'hiver et les projets d'autoroutes qui apparaissent à la fin des années 1950 et au début des années 1960 –, la législation automobile (1948-1960) ainsi que des statistiques recensant la circulation en hiver, les chemins passables et impassables ainsi que les accidents (1945-1960). Ces informations ont été couplées avec celles issues des numéros de la revue du CAQ. À cela se s'ajoutent les *rapports du ministère de la Voirie* (1912-1959) – trouvés à BANQ et à l'Université Laval – qui renseignent sur les améliorations du réseau routier québécois par les pouvoirs en place.

Le fonds du ministère de la justice (E17) disponible à BANQ apporte des renseignements précis sur la législation automobile, les statistiques et recensements des accidents et permet d'approcher brièvement les clubs automobiles avec un autre angle de vue – dans ses rapports avec l'État.

Du fait du caractère largement provincial des fonds, le fonds du ministère de l'Industrie et du Commerce (E16) disponible à BANQ se révèle fondamental, car il offre des renseignements que l'on ne trouve nulle part ailleurs. En effet, durant la fin des années 1930 et le début des années 1940, ont été faits des inventaires de ressources

[154] En l'occurrence, il s'agit du fonds Adélard Godbout (1892-1956), celui de George Carlyle Marler (1901-1981), celui de Georges-Emile Lapalme (1907-1985) et celui de Jean Lesage (1912-1980).

naturelles et industrielles de certains comtés, en majorité ceux situés au sud-est de la province. Ces derniers, bien que peu nombreux, recensent les mouvements démographiques et les moyens de transport à l'échelle du comté et à l'échelle des municipalités ; ils sont donc d'un apport substantiel pour préciser les phénomènes liés à l'automobile.

Par ailleurs, plusieurs monographies municipales ont contribué à apporter des informations précises quant aux mutations entraînées par l'essor de la vitesse initiée et encouragée par le développement du poids lourd de l'automobile.

Enfin, les enregistrements issus du concours d'archives orales organisé en 1981 par l'Institut Québécois de Recherche sur la Culture (IQRC) – « Mémoire d'une époque » – disponible à BANQ ont été visionnés. Ces entrevues, bien qu'anecdotiques, incomplètes et parfois faussées par l'altération du temps, constituent de rares témoignages directs sur l'irruption puis l'utilisation de véhicules automobiles dans la province de Québec au début du XX^{e} siècle.

Les annuaires statistiques *Statistique Canada* et l'*Annuaire Statistique du Québec* qui illustrent l'évolution quantitative du nombre de véhicules à moteur au Québec et dans les villes de la Province.

Plan

Notre argumentation se présente en quatre parties comportant chacune deux chapitres. Nous avons adopté une approche thématique, puis à l'intérieur de ces thématiques, nous avons privilégié le développement chronologique. Ce choix se justifie par le recours à l'histoire croisée comme méthodologie : les deux espaces sélectionnés n'ayant pas toujours la même chronologie, cela permet d'éviter le déséquilibre entre les parties.

Bien que nous ayons choisi de privilégier l'analyse thématique, les thèmes sont organisés hiérarchiquement. En effet, même s'il est évident que les phénomènes se déroulent sensiblement dans un même espace-temps, il faut, par nécessité de clarté, amener une hiérarchisation et une graduation. Dès lors, nous nous sommes intéressé d'abord aux mutations structurelles de l'espace, puis aux transformations mentales pour enfin aborder les pratiques de la vitesse.

La première partie pose les fondements de notre analyse. Elle présente ainsi les débuts de l'automobilisme dans la société occidentale entre la fin du XIX^{e} siècle et le début du XX^{e} siècle. Le premier chapitre évoque l'automobilisme en France et au Canada dans une perspective globale. Le second chapitre resserre la focale autour du département du Rhône et de la région de Québec. Nous ne nous empêcherons pas quelques références aux États-Unis dans la mesure où cette nation joue un rôle majeur tout au long du XX^{e} siècle en ce qui concerne l'automobilisme et la vitesse.

La deuxième partie traite de l'essor du réseau routier. Le troisième chapitre est consacré à la vitesse comme élément structurant la route. Le quatrième s'attache à considérer la refonte des bords de route en paysage de la vitesse avec la signalisation et les attentions portées à la végétation.

La structuration mentale qu'impose la vitesse en se développant au sein des deux territoires est l'objet de cette troisième partie. Le cinquième et le sixième chapitre se penchent sur la littérature de la vitesse avec les revues des clubs automobiles et l'essor de la normalisation – où apparaît une certaine maîtrise de la vitesse.

Dans cette dernière partie, nous proposons d'analyser quelques-uns des usages de la vitesse automobile. Le septième chapitre traite des relations complexes de complémentarité et de concurrence entre les différents modes de transport. Le dernier chapitre nuance les pratiques de la vitesse automobile en s'intéressant au poids lourd, à l'autocar et à l'automobile.

PREMIÈRE PARTIE.
L'AUTOMOBILISME EN OCCIDENT AU DÉBUT DU XX^{e} SIECLE

> « L'AUTOMOBILISME, dont le développement fut si prodigieusement rapide, est maintenant entré dans les mœurs. […] Il n'est donc plus permis, aujourd'hui, d'ignorer en quoi consiste une automobile, du moins dans ses grandes lignes, même à ceux qui ne pratiquent pas et ne pratiqueront probablement jamais ce mode de locomotion. Tout simplement parce que l'automobile, dont le rôle social est énorme, – n'a-t-elle pas déjà modifié notre vie, nos mœurs, et mis son empreinte jusque dans la littérature et le théâtre ? – doit faire partie des notions que tout homme intelligent n'a pas le droit d'ignorer, dans l'ordre scientifique, au même titre que les chemins de fer, les merveilleuses applications de l'électricité et les grandes industries humaines[155] ».

> « L'intérêt de l'automobilisme, c'est qu'il répond très bien à des besoins particuliers et parfaitement déterminés. Mais il devra peut-être borner là son ambition. On doute qu'il devienne jamais un agent de civilisation doué, comme les chemins de fer, d'une merveilleuse et féconde puissance sociale[156] ».

La naissance de l'automobile comme objet technique est difficile à dater et fait encore débat parmi les historiens et les chercheurs[157]. L'historiographie la localise en France – avec le Fardier de Cugnot en 1769 – et en Allemagne[158] – avec Benz et Daimler. Dans ses débuts, l'automobile est européenne et particulièrement française[159]. Avant d'être le véhicule que l'on connaît – une automobile alimentée par un moteur à combustion à essence – il passe par divers stades d'expérimentation. Le moteur à essence brille par ses atouts vis-à-vis des autres modes d'alimentation. La vapeur et l'électricité comme carburants pour les véhicules à moteur sont inadéquates pour plusieurs raisons[160]. Le générateur pour la vapeur est trop massif pour des voitures de tourisme, il est irrégulier dans son rendement et se détériore rapidement. Le moteur électrique présente, quant à lui, des défauts concernant sa source d'énergie qui contraint les véhicules dans un périmètre restreint.

---

[155] BML, Maurice SAINTURAT, *L'automobile à la portée de tout le monde*, Paris, Dunod & Pinat, 1914, p. 1.
[156] Rémy DE GOURMONT, *Promenades Philosophiques*, Paris, Mercure de France, 1925, p. 290.
[157] Jean-Pierre BARDOU, Patrick FRIDENSON, James M. LAUX, and Jean-Jacques CHANARON, (dir.), *La Révolution Automobile*, Paris, Albin Michel, 1977.
[158] Jean-Louis LOUBET, *Histoire de l'automobile française*, Paris, Seuil, 2001, p. 14.
[159] Charles W. BISHOP, *La France et l'automobile. op. cit.* ; James M. LAUX, *In First Gear: The French Automobile Industry to 1910*, Montreal, McGill-Queens University Press, 1976.
[160] BML, Maurice SAINTURAT, *op. cit.*, p. 7-8.

La voiture suscite l'engouement, car elle s'appuie sur le bon accueil réservé par le public à la bicyclette[161]. À la fin du XIX^e^ siècle, début du XX^e^ siècle, ces deux modes de transport sont particulièrement proches du fait de quelques personnalités qui jouent un rôle majeur – on peut citer Pierre Giffard et Louis Baudry de Saunier –, des usages et pratiques qui se développent : la présence de la « vélophobie » prépare l'anti-automobilisme. Il en va de même en Amérique du Nord où les associations cyclistes préfigurent les clubs automobiles.

[161] Richard HOLT, « La bicyclette, la bourgeoisie et la découverte de la France rurale, 1880-1914 », *Sport/Histoire*, 1 (1988), p. 85-99.

Chapitre 1 :

DES PREMIERS TOURS DE MANIVELLE AUX PREMIERS COUPS DE VOLANT EN FRANCE ET AU CANADA

La ville comme berceau de l'automobile

La France comme épicentre[162] du phénomène automobiliste (1890-1905)

> « La science a fait des pas de géant depuis l'invention du générateur à vapeur de MM. Dion & Bouton. Les constructeurs français : Peugeot, Gautier et bien d'autres, qui employaient des moteurs « Daimler » sont aujourd'hui des personnages de l'histoire ancienne.
> Il faudrait des volumes pour faire l'historique du moteur ; on y verrait défiler les noms de MM. Papillon, Léon Bollée, Klauss, Dawson, etc…[163] »

« France was the first home of the automobile industry[164] *»*

La France domine les autres pays européens par la réticence de certains pays à se lancer dans la production industrielle automobile. À l'échelle internationale, la France joue un rôle décisif : « […] la première automobile du monde [L'« Obéissante »] a roulé au Mans à partir d'avril 1873[165] » ; ou encore, Amédée Bollée qui réalise une automobile à vapeur qui roule à 30 km/h.

Plusieurs grands noms sont attachés à l'industrie automobile[166].

> « [l]e constructeur français-type appartient à la moyenne bourgeoisie urbaine, il a fait des études secondaires, est parfois même ingénieur. Tantôt l'automobile est sa première entreprise, tantôt il a créé ou repris une maison de cycles. Deux sortes d'exceptions à ce tableau : une poignée d'aristocrates qui viennent à l'industrie par intérêt pour ce bien de luxe qu'est l'automobile ; et aussi des ouvriers mécaniciens, des artisans modestes […], parfois autodidactes, auxquels des ressources réduites permettent néanmoins de débuter et souvent de réussir une importante promotion sociale […][167] ».

---

[162] Nous empruntons l'expression à Mathieu FLONNEAU, *op. cit.*
[163] Jean-François SIMON, *L'écrin disparu*, Montréal, Éditions Edouard Garand, 1927, p. 22.
[164] James M. LAUX, "Heroic Days in the French Industry", *French Review*, vol. 37, n°3, Jan. 1964, p. 350.
[165] Patrick FRIDENSON, « Les premiers inventeurs de l'automobile », *L'histoire*, n°73, décembre 1984, p. 34.
[166] James M. LAUX, "Some Notes on Entrepreneurship in the Early French Automobile Industry", *French Historical Studies*, 3:1, Spring 1963, p. 129-134.
[167] Patrick FRIDENSON, « Une industrie nouvelle : l'automobile en France jusqu'en 1914 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 19, n°4, octobre-décembre 1972, p. 568.

La prédominance de Paris et sa région en matière d'industrie automobile

La majorité des constructeurs français est installée dans la région parisienne[168]. Louis Renault s'installe dès 1899 à Boulogne-Billancourt en fondant la Société Renault Frères. Panhard et Levassor ouvrent leur première usine d'automobiles à Paris dans le treizième arrondissement[169]. Citroën, à la fin de la Première Guerre mondiale, établit son entreprise au quai de Javel dans le quinzième arrondissement. On trouve aussi, plus diffus, une multitude d'artisans et de constructeurs automobiles : certains passent de l'industrie hippomobile à l'industrie automobile ; d'autres allient industrie du cycle et industrie automobile : à l'instar de de Dion[170] et de Serpollet[171]. Au sein de la révolution automobile[172], Paris fait office d'épicentre du phénomène[173].

Il existe quelques exceptions telles Armand Peugeot, établi en Franche-Comté à Montbéliard, engagé d'abord dans le domaine de la métallurgie, développe dans les années 1880-1890 la production du cycle puis de l'automobile. De même, la famille Bollée – fondeur de cloches – est installée au Mans et construit des automobiles à vapeur puis à moteur. Cette dernière est d'ailleurs un exemple typique des passerelles possibles entre les différentes industries : Léon Bollée, fils d'Amédée Bollée a traversé les différents domaines de la vélocipédie, de l'automobile et de l'aéronautique[174].

La production automobile française est durant plusieurs années la plus importante. Un changement, au profit des États-Unis, s'effectue entre 1904-1905 : presque une décennie avant la Première Guerre mondiale.

---

[168] Nicolas SPINGA, « L'introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914 : étude de presse », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Mr Levy-Boyer, Paris, Université Paris X, 1973, p. 96-97 ; Henry CAVAILLES, *La route française : son histoire, sa fonction*, Paris, Colin, 1946, p. 293-294.

[169] Charles W. BISHOP, *La France et l'automobile: contribution française au développement économique et technique de l'automobilisme dès origines à la Deuxième Guerre mondiale*, Paris, M. Th. Génin, 1971, p. 155.

[170] De Dion s'installe à Puteaux dès 1899. Avec Bouton ils produisent des automobiles jusque dans les années 1930.

[171] Archives du CAA Québec, « Ce que nos contemporains savent de Serpollet », *Motor Magazine*, mai 1924, p. 9.

[172] Mathieu FLONNEAU, « L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977 : formes urbaines, champs politiques et représentations », thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Antoine Prost, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2002, 3 vol.

[173] Pour plus d'informations sur les débuts de l'automobilisme à Paris : Mathieu FLONNEAU, « Paris au cœur de la révolution des usages de l'automobilisme 1884-1908 », *Histoire, économie & société* 2/2007 (26^{e} année), p. 61-74.

[174] Alex POYER, « Léon Bolée (1870-1913) : La passion des sports mécaniques » dans Jean-Michel DELAPLACE, *L'histoire du sport, l'histoire des sportifs, l'entraîneur, le dirigeant XIX^{e}-XX^{e} siècle*, Paris, l'Harmattan, 1999, p. 185-200.

Tableau 2 : La production automobile entre 1895 et 1907

	1895	1900	1907
Allemagne	135	800	5 150
France	144	4 800	25 200
Angleterre		175	12 000
États-Unis		4 000	44 000
Italie			2 500

Source : Jean-Pierre BARDOU et *al.*, *op. cit.*, p. 33.

L'industrie automobile française reléguée en arrière-plan

La Grande Guerre ralentit considérablement la production automobile en France : certaines usines subissent de multiples bombardements, d'autres sont occupées par les Allemands et celles qui échappent aux deux situations précédentes se voient contraintes de réduire leur production automobile destinée aux Français pour participer à l'effort de guerre[175]. La guerre a surtout « […] imposé au monde la reconnaissance de l'utilité de l'automobile comme moyen de transport […] ». Deux événements français sont particulièrement symboliques de l'accroissement de l'automobilisme dans la société française : le rôle des taxis parisiens réquisitionnés pour le transport des troupes vers le front de la bataille de la Marne les 7 et 8 septembre 1914 et l'implication des camions reliant Bar-le-Duc et Verdun, par la Voix Sacrée, dans la bataille de Verdun en 1916[176]. Le conflit mondial contribue à asseoir durablement les États-Unis en leader automobile.

Le Canada sous influence américaine[177]

> « […] what exactly is a Canadian car, and who built the first one ? […][178] ».

La polémique autour du « moment zéro » de l'automobile au Canada

À l'image de tous les pays, il est difficile de proposer une date concernant la naissance de l'automobile au Canada. La date acceptée par la communauté scientifique est celle de 1867 lorsque Henry Seth Taylor, bijoutier et horloger de Stanstead

[175] Jean-Pierre BARDOU et *al.*, *op. cit.*, p. 113-114.
[176] Joseph JONES, *The Politics of Transport in Twentieth-Century France*, Kingston and Montreal, McGill-Queen's university press, 1984, p. 24.
[177] Se référer particulièrement à Donald F. DAVIS, "Dependent Motorization: Canada and the Automobile to the 1930s," *Journal of Canadian Studies*¸ Fall, vol. 21, n°3, autumn 1986, p. 106-132.
[178] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *Cars of Canada*, Toronto, McClelland and Stewart Limited, 1973, p. 10.

(Québec), acquiert une voiture à vapeur ; elle est considérée comme la première automobile canadienne[179]. La province de Québec fait office de pionnière en matière automobile. Toutefois, J. J. Brown considère que la première automobile construite au Canada date de 1851 et apparaît à Saint-John au Nouveau-Brunswick[180]. Le débat reste ouvert.

L'Ontario : centre de l'industrie automobile au Canada[181]

La majorité des industries automobiles se situe dans la province d'Ontario[182], près des Grands Lacs, dans le Middle West. Cela s'explique par la proximité relative avec Détroit – qui constitue l'épicentre américain[183]. L'influence et la proximité américaine sont deux facteurs déterminants de la destinée de l'industrie automobile canadienne. La première industrie américaine naît à St Catharines en Ontario sous l'égide des frères Packard en 1894[184]. C'est en 1904 que la Compagnie Ford du Canada[185] – la *Ford Motor Company of Canada* – est fondée à Walkerville en Ontario par un groupe de businessmen canadiens, puis rachetée par Henry Ford. Une autre grande entreprise est la *General Motors of Canada Limited* qui produit différentes marques telles que Buick, Cadillac, Chevrolet et Pontiac.

Du côté des entreprises canadiennes[186], on trouve en Ontario de grands entrepreneurs tels que Samuel McLaughlin. Ce dernier fonde en 1876 la *McLaughlin Carriage Company* à Oshawa. L'entreprise se spécialise d'abord dans la construction et la vente de transport équestre. À partir de 1907, elle est parmi les premières à produire des automobiles canadiennes en établissant la *McLaughlin Motor Car Company*[187]. Dès 1918, son fondateur devient le président de la *General Motors du Canada Limited*.

[179] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 10. Elle est conservée au Musée des Sciences et de la technologie du Canada à Ottawa.
[180] James J. BROWN, *Ideas in Exile: A History of Canadian Invention*, Toronto-Montréal, McClelland and Stewart Limited, 1967, p. 200.
[181] Réal DUFRESNE, « L'industrie de l'automobile au Canada », *Actualité Economique*, 3 :1, avril 1927, p. 14-20.
[182] Voir : Stephen J. DAVIES, "Ontario and The Automobile, 1900-1930", Ph.D. diss., Hamilton, McMaster University, 1987, p. 30-31.
[183] Herbert VON BROCH, *U.S.A. société inachevée*, Paris, Seuil, 1962, p. 211.
[184] ROBERT E. Ankli, "Missed Opportunities: The Early Canadian Automobile and Machine Tool Industries", *The American Review of Canadian Studies*, vol. 19, n°3, autumn 1989, p. 285.
[185] Cf.: Dimitry ANASTAKIS, "From Independence to Integration: The Corporate Evolution of the Ford Motor Company of Canada, 1904-2004", *Business History Review*, 78, 2, summer 2004, p. 313-345.
[186] Robert E. ANKLI & Fred FREDERIKSEN, "The Influence of American Manufacturers on the Canadian Automobile Industry", *Business and Economic History*, vol. 10, 1981, p. 101-113.
[187] Auldham ROY PETRIE, *Sam McLaughlin*, Montréal, Lidec, 1975, p. 25.

D'autres entreprises canadiennes périclitent rapidement : la *Russel Motor Car Company*, annexe de la *Canada Cycle and Motor Company* fondée en 1899, la *Tudhope Carriage Company Limited* d'Orillia et la *Gray-Dort*. Les raisons de leur faillite sont multiples : la présence de l'industrie américaine puissante au Canada, la politique canadienne encourageant les entrepreneurs américains aux dépens des constructeurs canadiens – principalement pour des raisons économiques –, et de mauvais choix économiques et industriels – notamment la cherté des véhicules automobiles[188].

Si l'on trouve peu de complexes industriels automobiles au Canada, de multiples succursales se construisent dans le but d'entretenir, de vendre et de proposer des services aux automobilistes. Elles sont à la fois le fait d'entrepreneurs américains développant des liens avec le Canada et des hommes d'affaires canadiens[189].

L'industrie automobile dans les autres provinces

Certaines provinces n'ont pas ou très peu d'entreprises automobiles. Il existe toutefois quelques artisans qui évoluent dans le monde du cycle et de l'automobile. Dans la province de Québec, les différentes marques se concentrent autour de la région de Montréal[190]. Cela s'explique par la position de carrefour qu'elle tient avec la frontière américaine et ontarienne ainsi qu'au centre urbain qu'elle représente dans la province. La domination industrielle américaine au Canada s'effectue ainsi en moins de deux décennies[191].

La problématique de l'approvisionnement en pétrole au Canada

Le Canada – hormis dans la province d'Alberta où les gisements sont difficilement exploitables – ne possède presque pas de pétrole. Dans ces conditions, le pays est obligé d'importer cette matière première. Ce faisant, les villes portuaires deviennent des points nodaux cruciaux alimentant les centres urbains en carburant. Au Québec, le Saint-Laurent constitue la voie principale reliant la province à l'Ontario et

[188] Mario MARCHAND, « La publicité automobile au Québec : du moyen de transport à l'imaginaire, 1905-1930 », mémoire de maîtrise d'histoire, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 1988, p. 20.
[189] Geoffray W. TAYLOR, *The Automobile Saga of British Columbia 1864-1914*, Victoria, Morriss Publishing, 1984, p. 69.
[190] Merci à Gilles Gallichan de m'avoir fait partager cette information : « La première voiture québécoise », *Sélection du Reader's Digest*, vol. 46, n°275, mai 1970, p. 38.
[191] Robert E. ANKLI, "Missed Opportunities: The Early Canadian Automobile and Machine Tool Industries", *The American Review of Canadian Studies*, vol. 19, n°3, autumn 1989, p. 287.

aux États-Unis. Durant le XIX^e^ siècle, le pétrole est acheminé des villes portuaires aux raffineries au moyen des chemins de fer. Une fois raffinée, l'essence est redistribuée par le réseau routier. L'apparition des camions favorise le transfert de l'essence des rails à la route.

Les deux pays présentent donc des situations différentes au point de vue industriel. D'un côté, la France initie le boom automobile mondial et de l'autre, le Canada dont l'essor industriel est fortement teinté d'américanisme. Avec l'apparition du modèle T de Ford en 1908 aux États-Unis, la situation se modifie. Les deux pays étudiés tendent à prendre des chemins différents. Ces différences de parcours s'expliquent par le fait que la France et le Canada n'ont pas la taille de la population américaine et ne s'appuient pas sur le même modèle de développement économique. Alors que les constructeurs français restent sur des créneaux de luxe, les constructeurs américains, Henry Ford le premier, se tournent vers des voitures pour les classes moyennes. Dès lors, du fait de la présence américaine au Canada, le parc automobile canadien augmente rapidement, tandis qu'en France, le rythme est bien plus lent. Simultanément, ce développement industriel est suivi par le regroupement des automobilistes en associations destinées à accroître et propager l'automobilisme.

Les premiers automobilistes et les premières organisations automobiles

> « La vitesse, c'est l'aristocratie du mouvement ![192] »

> « Dans la ville de Zénith, en ce barbare XX^e^ siècle, l'auto d'une famille indiquait de façon précise sa situation sociale. Tandis que Babbitt enfant aspirait à la Présidence, son fils Ted aspirait, lui, à une Packard six cylindres et à une position bien établie dans l'aristocratie automobile[193] ».

[192] François TOCHE, « Vers le 600 à l'heure en automobile » (paru le 15 octobre 1938), dans Les grands dossiers de l'Illustration, *L'automobile : histoire d'un siècle 1843-1944*, Bagneux, le Livre de Paris, 1987, p. 184.
[193] Sinclair LEWIS, *Babbitt*, Paris, Stock, 1931, p. 77.

Les premiers automobilistes en France

L'automobilisme : un monde masculin

Depuis la fin du XIX^e^ siècle et jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, l'automobile est détenue majoritairement par les hommes[194]. En effet, la machine requiert une certaine force physique pour faire tourner la manivelle. Par ailleurs, l'automobile nécessite de multiples réparations lors de déplacements qui rebutent une partie des femmes[195]. Pierre Dumont décrit ces pionniers et leur automobile avec des termes élogieux :

> « Les automobilistes, c'étaient d'intrépides novateurs, des explorateurs, des aventuriers, des conquistadors de l'inconnu. Il leur fallait beaucoup de cœur et de muscles, beaucoup de passion et d'entêtement. Ils ne craignaient ni la poussière ni les intempéries, ils méprisaient les ricanements stupides et les injures que faisaient naître sur leur passage la frayeur et la hargne populaires. Ils ne redoutaient pas les sombres corps à corps avec des monstres de métal, aux soubresauts terribles, aux bruits et aux relents d'enfer[196] ».

Les automobilistes sont donc des êtres exceptionnels, des précurseurs ou bien des individus extravagants, voire atypiques. Les personnes d'un certain rang louent les services d'un chauffeur-mécanicien qui prend soin du véhicule et le conduit.

À ses débuts, l'automobile est un objet technique principalement entre les mains des classes aisées[197]. Au sein de cette *car society*[198], on peut distinguer trois usages qui se chevauchent. Tout d'abord, il y a ceux qui achètent une auto pour asseoir le rang social : il s'agit des hommes d'affaires et des ingénieurs. Ensuite, il y a les sportifs fortunés et les propriétaires terriens qui achètent l'automobile pour les plaisirs qui en découlent. Enfin, il y a ceux qui ont recours à ce mode de transport, car essentiel à leur profession : les médecins, les vétérinaires, les négociants, les industriels et les entreprises de louage. Certains industriels visent, dès les débuts, le fermier et le petit industriel : c'est le cas de la société anonyme des cycles « La française, Diamant » localisée à Paris. Toutefois, le prix évoqué (5 250 francs) la rend uniquement accessible

[194] Sur les débuts liant femmes et automobiles voir : Virginia. SCHARFF, *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*, New-York, The Free Press, 1991.
[195] Léon AUSCHER, « Ce qu'est le tourisme en général », dans Jean-Marie GOULEMOT, Paul LIDSKY, Didier MASSEAU (dir.), *Le voyage en France : Anthologie des voyageurs français et étrangers en France au XIX^e^ et XX^e^ siècle*, tome 2 1815-1914, Paris, Laffont, 1997, p. 1024-1025.
[196] Pierre DUMONT, *Au temps des automobilistes*, Lausanne, Edita, 1965.
[197] Pierre SOUVESTRE, *Histoire de l'automobile*, Paris, H. Dunod & E. Pinat, 1907, p. 245-264.
[198] Nous empruntons cette expression à Mathieu FLONNEAU, « Paris au cœur de la révolution des usages de l'automobile 1884-1908 », *Histoire, économie & société* 2/2007 (26^e^ année), p. 67.

à une poignée de paysans et d'industriels aisés[199]. L'extension de la clientèle apparaît dès 1904-1905, moment à partir duquel une minorité de la société rurale s'éprend à son tour de l'automobile[200]. Les premiers possesseurs sont des personnes occupant une place spécifique et prestigieuse tel le médecin, le vétérinaire, l'instituteur du village et les entrepreneurs[201]. Ceux-ci ont recours à l'automobile, car pour eux, la mobilité est la règle. L'automobile est préférée au cheval principalement pour sa vitesse. Il s'agit donc à la fois d'un choix professionnel et économique.

L'automobilisation est particulièrement forte dans les espaces urbanisés qui sont le siège d'industries automobiles[202]. La majorité des propriétaires d'automobile se localise dans le département de la Seine puis dans le Rhône. Les inégalités dans la répartition du parc automobile s'expliquent par : la richesse du département, la présence des élites, l'importance des centres urbains, les critères géographiques, les voies de communication et la présence d'industries automobiles[203].

Paris rassemble l'élite française, plusieurs grands noms de l'industrie automobile, le premier club automobile en France et dans le monde. À bien des égards, Paris et le département de la Seine sont précurseurs dans le domaine automobile.

Pour l'évolution du parc automobile français, tout se passe comme si l'avance de Paris et des régions du Nord est progressivement rattrapée par les départements de province. La part de la capitale française passe de 17,22% à 12,45% du parc automobile français en moins de 15 ans (tableau 3). La France est coupée en deux par la ligne

[199] Conservatoire de l'agriculture, *Le paysan, la ferme et le tracteur : le rural et ses images, un siècle d'affiches agricoles (1860-1960)*, Paris, Somogy & Chartres, Le Compa, 2006, p. 82.
[200] Nicolas SPINGA, *op. cit.*, p. 73.
[201] Christophe STUDENY, *L'invention de la vitesse : France, XVIII^e^-XX^e^ siècle*, Paris, Gallimard, p. 308-309.
[202] Nicolas SPINGA, *op. cit.*, p. 52 et suivantes ; Commission extraparlementaire de la circulation des automobiles, *Rapport de M. Hennequin sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, Paris, Imprimerie nationale, 1905, p. 19-81.
[203] Brigitte LAVILLE, « La diffusion de l'automobile en Auvergne 1890-1940 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Catherine Bertho-Lavenir, Clermont-Ferrand, Université Blaise Pascal, 1999. L'Auvergne est une région qui connaît un développement automobile assez lent à cause du relief, du caractère profondément rural, du réseau routier en mauvais état.

imaginaire St-Malo-Genève qui sépare une France du Nord ayant les moyens financiers d'acquérir une automobile et celle du Sud où les populations en sont dépourvues[204].

Les premiers véhicules sont particulièrement épurés. Dans leur conception, ils se rapprochent des voitures hippomobiles. N'étant pas équipés de pare-brise, de fenêtres de verre, voire même sur certains modèles de portières, les automobilistes doivent s'habiller en conséquence. Les pionniers portent : des gants, de grosses lunettes, un cache-nez, un manteau de fourrure ou la « peau de bique » et une capuche ou un chapeau[205].

Tableau 3 : Nombre d'automobiles en France et à Paris entre 1899 et 1913

Années	France	Paris	Part de Paris en %
1899	1672	288	17,22
1900	2807	618	22,01
1901	5386	1143	21,22
1902	9247	1673	18,09
1903	12984	2374	18,28
1904	17107	3146	18,39
1905	21523	4067	18,89
1906	26262	5058	19,25
1907	31286	6101	19,5
1908	37586	7207	19,17
1909	44769	7993	17,85
1910	53669	8641	16,1
1911	64209	8568	13,34
1912	76771	10072	13,11
1913	90959	11326	12,45

Source : Mathieu FLONNEAU, *Paris et l'automobile, op. cit.*, p. 31.

[204] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 210. Pour plus d'informations, voir : Roger CHARTIER, « La ligne Saint-Malo-Genève » dans Pierre NORA (dir.), *Les lieux de mémoire*, tome 3 *Les France. Conflits et partages*, Paris, Gallimard, 1992, p. 739-775.
[205] FAMB, Louis BAUDRY DE SAUNIER, *Les recettes du chauffeur*, Paris, Bibliothèque Omnia, 1922, p. 595-598.

L'usage de l'automobile amène par conséquent un nouveau type d'élégance qui est visible lors des salons automobiles[206]. À ce titre, il serait d'ailleurs intéressant, en se fondant sur des sources principalement littéraires et iconographiques, d'étudier l'histoire de la mode vestimentaire en parallèle avec l'essor de l'automobilisme[207]. Il y a un lien direct entre la voiture et la haute couture par le biais des concours d'élégance féminine automobile par exemple[208].

Les femmes au sein du monde automobile

Les femmes sont très peu associées au monde automobile, sauf comme passagères, lors des salons automobiles et dans la publicité[209]. Néanmoins, une minorité de femmes est présente derrière le volant au début du siècle[210]. Elles doivent affronter de multiples obstacles liés aux codes normatifs de la féminité et de la masculinité. On peut citer la nécessité de s'habiller de façon adéquate qui va à l'encontre de l'élégance requise par la société de l'époque. Par ailleurs, la machine elle-même est repoussante et d'un usage compliqué et les conditions de circulation problématiques. Passagères et automobilistes doivent lutter contre les présupposés masculins principalement véhiculés par la presse. Elles composent aussi avec les réprimandes d'autres femmes.

Le spectre des conductrices est éclaté. Les premières sont les femmes des inventeurs, par exemple Madame Amédée Bollée. Certaines sont issues de l'élite comme la duchesse d'Uzès qui obtient, la première, son certificat (l'ancêtre du permis de conduire) dès 1898 et Camille du Gast qui fut la première femme à se lancer dans la

[206] Sur les salons automobiles voir le magnifique pamphlet : Robert DE LA SIZERANNE, « La beauté des machines, à propos du salon de l'automobile », *La Revue des deux Mondes*, 1er décembre 1907, p. 657-673.
[207] « Le salon de l'automobile », *L'Illustration*, 15 décembre 1906 dans Les grands dossiers de l'Illustration, *L'automobile : histoire d'un siècle 1843-1944*, Bagneux, le Livre de Paris, 1987, p. 54 ; « Que les temps sont changés ! », *L'Illustration*, 8 octobre 1921, dans *Ibid.*, p. 67.
[208] Mathieu FLONNEAU, *Paris et l'automobile*, *op. cit.*, p. 38 ; FAMB, « L'élégance féminine et l'automobile », *Automobilia*, n°348, octobre 1932.
[209] Voir à ce sujet : Gilles NERET & Hervé POULAIN, *L'art, la femme et l'automobile*, Paris, EPA, 1989.
[210] Alexandre BUISSERET, « Les femmes et l'automobile avant 1939 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Patrick Fridenson, Paris, EHESS, 1997 & « Les femmes et l'automobile à la Belle Époque », *Le mouvement social*, n°192, juillet-septembre 2000, p. 41-64 ; Fabienne BERNARD, « Les femmes et l'automobile de 1900 à 1930 », mémoire de maîtrise sous la direction de Catherine Bertho-Lavenir, Clermont-Ferrand, Université Blaise Pascal, 1999 ; Stéphanie ROPTIN, « Les femmes et l'automobile en Ille-et-Vilaine (1908-1928) », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Martin Cocaud, Rennes, Université de Haute-Bretagne Rennes II, 2000 ; Françoise BLUM, « Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIXe et XXe siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ? », *Histoire urbaine*, 3, n°11, 2004, p. 55-79 ; Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 366-368.

compétition automobile[211]. D'autres sont des veuves ayant récupéré l'automobile et le chauffeur après le décès de leur mari. Globalement, elles appartiennent à la riche bourgeoisie, à la classe des notables provinciaux et des gros négociants. S'y ajoutent quelques doctoresses et des sages-femmes.

Elles voient en l'automobile un moyen pour accéder à plus d'autonomie, pour se distinguer socialement – à la fois vis-à-vis des hommes, des autres femmes et parfois de leur belle-mère – et pour profiter des activités touristiques et de loisirs qu'elle permet. Ces femmes doivent à la fois tenir une position dans la société, mais aussi tenter de s'en extirper pour sortir du cadre dans lequel la société masculine de l'époque les a mises.

La Première Guerre mondiale éloigne les hommes du monde automobile et en rapproche les femmes. En 1915 est fondé le Club Féminin Automobile (CFA) destiné au transport des blessés. Quelques femmes conduisent des ambulances et d'autres véhicules utiles au transport de denrées, de marchandises et d'hommes. Entre la fin du XIX^{e} siècle et 1918, ces femmes sont des pionnières et leur nombre reste faible. Bien qu'elles constituent une minorité, elles jouent un rôle majeur dans les débuts de la démocratisation automobile. Le conflit mondial vient confirmer cette tendance : désormais, il n'y a plus de marche arrière. Les femmes acquièrent le droit de conduire en 1918.

L'automobilisme et la littérature française

Le caractère grand bourgeois de l'automobile est particulièrement présent dans la littérature française de l'époque[212]. Plusieurs romanciers français ont donné des lettres de noblesse de l'automobile. Maurice Maeterlinck évoque les premières sorties où l'on dompte l'automobile comme on dompte un cheval[213]. Il y a un caractère technique à prendre en compte, mais il y a aussi un phénomène quasi mythique et mythologique qui intervient dans la conduite. Ces deux phénomènes conjugués amènent les automobilistes à être à part de la société : ils deviennent des êtres d'exception.

[211] Voir Elisabeth JAEGER-WOLFF, *La dernière amazone : biographie romancée de Camille Crespin du Gast (1868-1942)*, Gambais, ed. du Bastberg, 2007 ; Jean-François BOUZANQUET, *Femmes pilotes de course auto : 188-1970*, Boulogne-Billancourt, ETAI, 2007.
[212] Rémy DE GOURMONT, *Promenades Philosophiques*, Paris, Mercure de France, 1925, p. 288-289.
[213] Maurice MAETERLINCK, *Le double jardin*, Paris, Éditions Fasquelle, 1904, p. 51-53.

L'œuvre d'Octave Mirbeau est une des plus accomplies[214]. Il publie le premier roman automobile *La 628-E8* qui est à la fois le titre du roman et la transcription de sa plaque d'immatriculation. Octave Mirbeau évoque son voyage en automobile circulant en France, en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne. Mirbeau est lui-même conscient du caractère restrictif de l'automobile[215]. Quelques années plus tard, Rémy de Gourmont évoque le début de l'automobilisme comme étant :

> « […] un moteur de luxe, tout à fait analogue aux deux pur-sang qui promènent au bois une élégante victoria. Et, de fait, l'automobile n'est guère utilisé que par ceux qui utilisaient hier les pur-sang ou les trotteurs normands. Ses clients demeurent l'aristocratie de l'oisiveté et, pour une petite part, l'aristocratie commerciale[216] ».

Le caractère aristocratique de Mirbeau est visible avec la présence de son chauffeur, Brossette, à ses côtés. On retrouve cette alliance du mécanicien-chauffeur et du maître chez Marcel Proust[217]. Le mécanicien-chauffeur est donc au début de l'automobilisme un des personnages-clés[218], à la fois homme ordinaire et homme de légende[219]. Il est en même temps l'homme de connaissances pratiques et théoriques et le symbole de l'aisance aristocratique et bourgeoise.

L'automobile en France est donc entre les mains d'une minorité masculine du fait de son prix. Ainsi, jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, la France reste sous-motorisée[220]. Les possesseurs se localisent majoritairement dans les espaces urbains en région parisienne et dans le Nord. Par ailleurs, l'usage majeur qui est fait de l'automobile est récréatif : elle n'est utilisée qu'en fonction de la saison touristique[221]. Cela fait d'elle un instrument complexe et fabuleux qui suscite des passions.

---

[214] Octave MIRBEAU, *La 628-E8*, Paris, Fasquelle, 1907 : Il dédicace d'ailleurs son roman au constructeur de son automobile Fernand Charron.
[215] Octave MIRBEAU, *La 628-E8*, Angers, Édition du Boucher, p. 59-60.
[216] Rémy DE GOURMONT, *Promenades philosophiques* (deuxième série), Paris, Mercure de France, 1925, p. 285.
[217] Marcel PROUST, « Impressions de routes en automobile », *Le Figaro*, 19 novembre 1907.
[218] Lire l'article de L. Baudry de Saunier sur les mécaniciens issu de *La vie automobile* (26 septembre 1905) repris dans : ADR, « Les mécaniciens », *Revue de l'ACR*, n°5, décembre 1905, PER 1900-1, p. 199-204.
[219] Tristan BERNARD, *Les veillées du chauffeur : contes, essais, récits de voyages*¸ Paris, Ollendorff, 1909, p. 6 ; Henry KISTEMAECKERS, *Monsieur Dupont chauffeur : nouveau roman comique de l'automobilisme*, Paris, Fasquelle, 1908.
[220] Nicolas SPINGA, *op. cit.*, p. 85-86.
[221] Hervé DEBACKER, « Les débuts de l'automobile à Orléans (1897-1913) », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Marie-Claude Blanc-Chaleard, Orléans, Université d'Orléans, 1999, p. 27.

Les premiers automobilistes au Canada

Les pionniers

La province d'Ontario constitue le cœur automobile du Canada[222]. De part et d'autre de cette province se présentent deux ensembles. À l'est, un ensemble composé de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Île-du-Prince-Édouard qui connaît un nombre d'enregistrements par milliers d'habitants faible : entre 0,5 et 1,4 en 1911 puis entre 14 et 21 en 1919. Le rapport à l'automobile dans cet ensemble se rapproche de celui de la France. À l'ouest, l'autre ensemble est composé des provinces du Manitoba, de l'Alberta, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Ces territoires connaissent un nombre d'enregistrement par milliers d'habitants plus élevé : entre 4,6 et 5,9 en 1911 puis entre 43 et 80 en 1919. Cet ensemble inscrit dans la lignée du modèle américain du fait des surfaces agricoles étendues dans les prairies qui favorisent l'essor des véhicules à moteur et par le fait qu'il s'agit de provinces en pleine expansion.

À la charnière de la fin du XIX^{e} et du début de XX^{e} siècle, les possesseurs d'automobiles sont nombreux dans l'Ontario, en Saskatchewan et en Alberta. L'Île du Prince Édouard et la province du Yukon n'en sont guère pourvus du fait de leur isolement géographique, des conditions climatiques et il s'agit de sociétés à dominante rurale. L'Île du Prince Édouard constitue le seul territoire en Amérique du Nord où l'anti-automobilisme est présent dans le but de protéger les chevaux ; en effet, une décision politique bannit l'automobile entre 1908 et 1913. Cette mesure s'explique par plusieurs facteurs : le caractère rural de l'Île, la relative richesse de ses habitants qui les rend inapte à posséder une automobile et l'absence de larges centres urbains. En 1913, sous la poussée des automobilistes américains et canadiens, une nouvelle loi ouvre la porte aux véhicules à moteur[223]. Enfin, dès 1918, les automobiles sont acceptées intégralement.

[222] Eléments issus d'une discussion avec Raymond Landry.
[223] Deborah STEWART, "The Island Meets the Auto", *The Island Magazine*, 5, Fall-Winter 1978, p. 11.

Tableau 4 : Comparaison du nombre d'enregistrements de véhicules à moteur dans les provinces canadiennes en 1911 et 1919

	1911					1921		1919		
	Population	%	Nbre véh.	%	Nbre véh./1000h	Population	%	Nbre véh.	%	Nbre véh./1000h
Saskatchewan	492432	6,83%	2286	10,04%	4,6	757510	8,62%	60325	17,44%	80
Alberta	374663	5,20%	1631	7,16%	4,4	588454	6,70%	34000	9,83%	58
Manitoba	455614	632,00%	2700	11,86%	5,9	610118	6,94%	31208	9,02%	51
Ontario	2523274	35,01%	11339	49,81%	4,5	2933662	33,38%	144804	41,86%	49
Colombie-Britannique	392480	5,45%	2220	9,75%	5,7	524582	5,97%	22420	6,48%	43
Nouveau-Brunswick	351889	4,88%	483	2,12%	1,4	387876	4,41%	8252	2,39%	21
Nouvelle-Écosse	492338	6,83%	228	1,00%	0,5	523837	5,96%	10030	2,90%	19
Québec	2003232	27,80%	1878	8,25%	0,9	2361199	26,87%	33525	9,69%	14
Île-du-Prince-Édouard	93728	1,30%	0	0,00%		88615	1,01%	1250	0,36%	14
Yukon	8512	0,12%	0	0,00%		7988	0,09%	89	0,03%	11
Territoires du Nord-Ouest	18841	0,26%	0	0,00%		4157	0,05%	0	0,00%	
RCN			0			485	0,01%	0	0,00%	
Canada	7206643		22765	100,00%		8788483	100%	345903	100,00%	

Ouest	23,80%		38,82%
Ontario	35,01%		49,81%
Est	40,81%		11,37%
	99,63%		100,00%

Ouest	28,23%		42,77%
Ontario	33,38%		41,86%
Est	38,25%		15,34%
	99,86%		99,97%

Source: *Canada Year Book*, Ottawa, Statistics Canada, 1919, p. 101 & 1921, p. 97.

Tableau 5 : Enregistrement des véhicules automobiles par province 1903-1919[224]

	Canada	Île du Prince Édouard	Nouvelle Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Yukon
1903	178					178					
1904	535					535					
1905	565			12		553					
1906	1447			41	167	1176		22	41		
1907	2148			79	254	1530		55	55	175	
1908	3054			104	396	1754	418	74	45	263	
1909	4809		69	167	485	2452	708	531	275	504	
1910	9158		148	297	786	4230	1715	1304	423	1026	
1911	21783		228	483	1878	11339	2700	2286	1631	2220	
1912	36429		456	700	3535	18022	4636	4659	2505	4289	
1913	54380	26	511	825	5452	26600	6397	8020	3773	6138	
1914	74246	31	1710	1260	7413	35357	8056	10225	4728	7628	43
1915	95284	34	2300	1900	10112	46520	9937	15900	5832	8360	64
1916	128328	50	3050	2936	15348	58662	13111	32505	9707	9457	57
1917	203502	303	5100	4889	21213	88970	18169	50531	20624	11645	84
1918	276893	620	8150	6511	26931	114376	25062	56855	29250	15370	92
1919	342433	1250	10030	8252	33525	144804	31208	60325	34000	22420	89

Source : Annuaire statistique du Canada, Statistiques Canada, T147-194 Motor Vehicle Registrations by Province, 1903-1975. http://www.statscan.ca/english/freepub/11-516-XIE/sectiont/sectiont.htm, consulté le 18/04/2011.

À l'échelle du Canada, comme le prouve le tableau ci-dessus, la majorité des possesseurs d'automobiles jusqu'à l'après-guerre se trouve être issue des provinces anglophones. La plupart des véhicules sont d'origine américaine[225]. Comme en France, l'automobile est un objet technique d'un coût financièrement élevé : les premiers prix des plus accessibles s'évaluent autour de 1 000$[226] – cela n'inclut pas les frais d'entretien, le chauffeur, le carburant et les réparations. Elle symbolise l'appartenance à la classe sociale aisée qui l'utilise pour son plaisir, son prestige et son travail[227]. En Nouvelle-Écosse, la première automobile apparaît en 1899[228]. La première automobile à

[224] La province de Terre Neuve n'est pas enregistrée entre 1903 et 1919 puisqu'elle n'intègre la Confédération qu'à partir de 1949.
[225] Voir: L. ROUX, *Early Motoring in New Brunswick (1905-1914)*, Woodstock N.B., L. Rioux, 2003.
[226] Richard K. DOYLE, "The First Motor Cars in New Brunswick", *The Atlantic Advocate*, December 1978, p. 57; George MACLAREN, "Early Automobiles in Nova Scotia", *The Nova Scotia Historical Quarterly*, vol. 4, n°1, march 1974, p. 39.
[227] Henry C. KLASSEN, "Bicycles and Automobiles in Early Calgary", *Alberta History*, 24, n°2, 1976, p. 8; Gerald T. BLOOMFIELD, "Motorization of the New Frontier: The Case of Saskatchewan, Canada, 190-1934", in Thomas BARKER (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, London, MacMillan, 1987, p. 165-193.
[228] Donna Maria RAE, "The Impact of the Automobile on Selected Sports in Nova Scotia 1910-1939", Master of Science, Dalhousie, Dalhousie University, 1983, p. 3.

essence circulant dès 1904 en Colombie-Britannique appartient à un éminent homme d'affaires demeurant près de Kamloops et la deuxième appartient à un juge. Par la suite, d'autres pionniers issus des classes aisées et moyennes apparaissent – exceptés sur l'Île de Vancouver –, les docteurs, les entrepreneurs de tourisme, les hommes de loi et les militaires – uniquement à Victoria. Dans le cas de la Colombie-Britannique, la diffusion de l'automobile ne se fait pas uniformément : certaines régions à l'intérieur du territoire ne voient apparaître l'automobile qu'à partir de 1908 et 1910 ; les régions les plus peuplées, comme Vancouver et sa région métropolitaine, sont celles qui voient leur parc automobile s'accroître le plus vite[229]. En ce qui concerne la province de Québec, la Chambre de commerce française de Montréal recense un nombre important d'automobiles américaines et quelques-unes de marque française[230]. On trouve dans l'existence même de la chambre de commerce française, l'explication de la présence d'automobiles de marques françaises au sein de la province de Québec.

La première démocratisation de la possession automobile au Canada

Le socle des automobilistes s'élargit rapidement avec l'apparition en 1908 du modèle T d'Henry Ford et son essor au Canada dans les années 1910-1911 (tableau 5)[231].

> "The stage of « Take-off » is exemplified by the period 1911-1930. Adoption occurred on a very large scale, not only in the urban areas but also in rural areas coincided with the evolution of mass production and mass marketing led by the Ford Motor Company[232]".

La majorité des possesseurs se localise dans les centres urbains canadiens, mais plusieurs professions rurales achètent une automobile. Le médecin, le vétérinaire et les entrepreneurs s'équipent les premiers et sont rejoints par les cultivateurs[233]. L'ouverture du marché aux femmes est visible dans la publicité faite par les industriels[234]. Certaines d'entre elles acceptent à bras ouverts ce véhicule qui leur permet de quitter momentanément le foyer familial pour aller en ville, pour voir des amis, pour acheter de

[229] Geoffray W. TAYLOR, *op. cit.*, p. 57- 71 The coming of the pioneers.
[230] FAMB, « Au Canada », *La France automobile*, n°42, 16 juillet 1904, p. 670.
[231] Henry C. KLASSEN, *loc. cit.*, p. 6-7; Gerald T. BLOOMFIELD, *loc. cit.*, p. 6.
[232] Gerald T. BLOOMFIELD, "The Automobile and the Canadian Landscape: A Retrospective View", unpublished Canadian Historical Association paper, Winnipeg, June 1986, 7-8.
[233] Robert COLLINS, *A Great Way to Go: The Automobile in Canada*, Toronto, The Ryerson Press, 1969, p. 53-54.
[234] Sasha MULLALLY, "The Machine in the Garden: A Glimpse at Early Automobile Ownership on Prince Edward Island, 1917", *The Island Magazine*, 54, Fall-Winter 2003, p. 22.

la nourriture et des outils et pour conduire leur mari[235]. Ces dernières s'accoutument du nouveau mode vestimentaire nécessaire à la conduite automobile (photo 2).

Photo 2 : Dernières créations pour costumes d'automobiliste au Québec en 1902

Source : *L'album universel*, vol. 19, n°16, 16 août 1902, p. 377.

Les aventuriers québécois vus par leurs spectateurs

L'irruption de l'automobile au sein de la société québécoise modifie profondément celle-ci. Les plus choqués sont sans doute les spectateurs qui assistent aux débuts des premiers automobilistes.

Les individus évoquent immanquablement l'automobile comme élément anthropologique marquant de leur vie ; en particulier l'apparition des premiers véhicules et la possession de la première automobile. Bien qu'anecdotiques et partiaux, ces souvenirs offrent un bref aperçu des réactions des passants au regard de l'automobilisme.

L'automobile suscite des réactions ambivalentes : à la fois, l'intérêt et l'effroi[236]. Le bruit provoqué par l'automobile est à prendre en compte, car dans ces débuts de

[235] Angela E. DAVIS, ""Valiant Servants": Women and Technology on the Canadian Prairies 1910-1940", *Manitoba History*, n°25, spring 1993, p. 36.

siècle lorsque l'automobile est nouvelle, la pollution sonore est perçue comme effrayante. Par ailleurs, les automobiles étaient suffisamment peu nombreuses pour que leur passage soit considéré comme spectaculaire. Au début du XX^{e} siècle, l'automobile vient de l'extérieur de la communauté et elle ne fait que passer.

La représentation de l'automobile par quelques usagers au début du XX^{e} siècle

Une minorité de personnes possède une automobile. À Montréal, Alberta Chouinard évoque sa première sortie automobile :

> « J'avais 12 ans, je crois… les premières autos à Québec, mon beau-frère était l'un des premiers conducteurs d'auto. Et puis nous sommes allés à Ste Anne-de-Beaupré, je me rappelle, c'était tout un voyage, nous prenions 4 heures pour faire 20 milles, par les chemins tortueux et puis très étroits, mais y'avait jamais d'accidents de rapportés […] On portait des imperméables, s'il y pleuvait un petit peu. […] On aimait bien courir après les poules avec l'auto, on en a tué quelques-unes[237] ».

Les populations aisées urbaines utilisent l'automobile pour leurs loisirs : pour sortir de la ville ou pour aller faire un pèlerinage. On trouve aussi ici le mauvais côté de quelques automobilistes qui malmènent une partie du monde rural.

Les ruraux sont principalement spectateurs de ces pionniers automobilistes, même si certains professionnels, aisés, y ont accès. Une minorité de personnes au sein du monde rural, tel le maire et les notables, a suffisamment d'argent pour posséder une auto[238]. Dans le monde rural, il semble que le recours à un usage commun de l'automobile soit fréquent[239].

L'influence des automobilistes américains

D'autres automobilistes doivent être pris en compte : les touristes américains. Bien que ne participant pas à l'augmentation du parc automobile canadien, ils concourent activement à l'essor de l'automobilisation canadienne[240]. Du fait du climat hivernal rude, les incursions américaines se limitent à quelques mois. Il s'agit

---

[236] BANQ, Concours mémoire d'une époque, DVD n°C1853, fiche de référence 82-108, entretien avec André Breton, St-Ludger, Frontenac.
[237] BANQ, concours mémoire d'une époque, DVD n°C1582, fiche de référence 82-107, entretien avec Alberta Chouinard de Montréal.
[238] BANQ, Concours mémoire d'une époque, DVD n°C1642, fiche de référence 82-72, entretien avec Aline Grenon Laliberté, St-Paul Île aux noix.
[239] « La voiture à la ferme » dans Anne-Françoise GARÇON, Yvon MALLET & Yveline PALLIER (dir.), *Pleins phares sur l'automobile*, Rennes, PUR, 2000, p. 32.
[240] Donald F. DAVIS, *loc. cit.*, p. 124-125.

d'automobilistes téméraires qui viennent tester leurs véhicules et leurs capacités sur le réseau routier canadien et bénéficier des avantages économiques grâce à un dollar plus fort. Des courses transcontinentales voient le jour pour tester l'endurance des véhicules. On peut évoquer les courses Glidden organisées par C. J. Glidden, pionnier automobiliste américain[241], entre 1902 et 1913[242]. Elles ont pour objectif ultime de faire progresser l'industrie automobile, de faire connaître l'automobile et d'attirer l'attention sur l'état des routes pour la plupart impropres à la circulation des véhicules.

Le nombre d'automobiles étrangères est assez faible avant 1919[243]. Le tableau ci-dessous montre que le basculement s'effectue d'abord entre 1915 et 1916 puis entre 1918 et 1919 lorsque le nombre d'automobiles étrangères entrant dans la province double. Ce faisant, les dépenses que les touristes effectuent dans la province augmentent en conséquence : il s'agit donc d'un apport financier non négligeable pour la province et ses villes.

Tableau 6 : Évolution du nombre d'automobiles étrangères entrées dans la province de Québec (1915-1919)

	nombre d'automobiles étrangères entrées dans la Province	sommes approximatives dépensées par les touristes
1915	4 000	
1916	7 581	731 000
1917	7 427	716 000
1918	9 177	885 000
1919	18 105	1 745 000

Source : *Annuaire statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1932, p. 399 & 1933, p. 428.

Automobilisme et littérature canadienne

Paradoxalement, ces débuts laissent bien peu de traces écrites comparativement à la poétique du voyage développée par les écrivains français. On trouve pourtant

[241] James J. FLINK, *The Automobile Age*, Cambridge (Mass.), The MIT Press, 1993, p. 32.
[242] Curt MCCONNELL, *Coast to Coast by Automobile: The Pioneering Trips, 1899-1908*, Standford, Stantford University Press, 2000.
[243] Roger BRIERE, « Les grands traits de l'évolution du tourisme au Québec », *Bulletin de l'association des géographes de l'Amérique Française*, n°11, septembre 1967, p. 83-95.

plusieurs récits de voyage en automobile se déroulant au Canada[244]. Le tout premier voyage (*Coast to Coast*) de la côte Est à la côte Ouest en Amérique du Nord a lieu en 1902. Il est réalisé par Arthur Jerome Eddy, un automobiliste américain, qui passe, à son retour, par St. Catharines, Hamilton et London dans la province d'Ontario au Canada. On peut présumer que ce choix de la province d'Ontario s'explique par la richesse de cette dernière. Son incursion est fondée sur la volonté de rencontrer de nouvelles personnes, de découvrir une autre société et de nouvelles routes[245].

En 1909, un Canadien de Winnipeg se rend à Edmonton en automobile[246]. Cela constitue un voyage d'environ 2 500 km aller-retour à travers l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. Il ne s'agit pas de réaliser un exploit annoncé ni d'une compétition automobile, mais de se rendre chez son frère. L'automobile rapproche les deux frères après plusieurs années de séparation. L'auteur en profite aussi pour visiter les différents lieux qu'il traverse.

J. Mann effectue, quant à lui, un tour du monde en automobile de décembre 1910 à décembre 1911[247]. Il parcourt plusieurs pays tels que l'Angleterre, la France, l'Égypte, l'Inde, la Malaisie, l'Australie et bien d'autres. L'auteur, avec sa voiture française de la marque Delaunay-Belleville, fait quelques kilomètres au Canada. Il démarre son périple en Colombie-Britannique puis prend le train jusqu'à Winnipeg. Il y circule un peu malgré le froid hivernal puis reprend le train jusqu'à Montréal puis New York.

Entre août et octobre 1912, Thomas Wilby, un Anglais, parcourt, accompagné de son chauffeur, la distance Halifax-Victoria en 49 jours. Il est le premier individu à avoir traversé le Canada d'une côte à l'autre ; en ce sens, il peut être perçu comme le pendant canadien de l'Américain Arthur Jerome, quelques années plus tard. L'auteur rappelle que :

---

[244] Cf.: John H. ARCHER, "Tales of Western Travellers: Pathfinders of the Trans-Canada Highway", *Saskatchewan History*, vol. 3, n°1, winter 1950, p. 23-27; Rosemary MALAHER, "Crossing Western Canada by Car, 1925", *Manitoba History*, n°42, spring, summer 2001, p. 14-17.
[245] Arthur J. EDDY, *Two Thousand Miles on an Automobile: Being a Desultory Narrative of a Trip Through New England, New York, Canada and the West*, Philadelphia and London, 1902, p. 7.
[246] James MAVOR, "Auto Trip Across the Prairie", *Atlanta History*, vol. 30, n°2, spring 1982, p. 37-38.
[247] J. J. MANN, *Round the World in a Motor Car*, London, G. Bell and Sons, ltd., 1914.

> “it was clear that touring in Canada was in its infancy ; that Canadians knew very little about their country from the road[248]”.

Il s’agit pour le conducteur de tester les routes canadiennes et pour l’industriel – la Reo Company – d’obtenir la reconnaissance de la technique de son modèle automobile. Il le fait aussi pour aider les automobilistes qui souhaitent circuler sur les routes canadiennes et pour encourager le projet de la route Transcanadienne – une route qui relierait le Canada d’est en ouest[249]. Les voyages d’une côte à l’autre ont pour but d’auréoler de prestige le conducteur et son automobile, de valoriser le pays et d’en tester les routes[250]. Ils contribuent à amener l’automobile à proximité du monde rural ; monde qui en est dépourvu du fait de sa localisation géographique et de l’état de son réseau routier.

Un autre automobiliste suit les traces de ces pionniers : il s’agit de Percy Gomery. En juin 1920, ce pilote, président du Vancouver Automobile-Club effectue le parcours Montréal-Vancouver avec sa femme[251].

On peut enfin citer L. M. Montgomery qui publie en 1926 *The Blue Castle* décrivant les impacts de l’automobile sur une femme vivant sur l’Île du Prince Édouard[252]. On peut avancer que, malgré le rapide élargissement du socle automobiliste, la ténacité de l’économie chevaline a rendu les artistes peu sensibles à l’automobilisme. Signalons comme point commun, les faibles relations entre les arts graphiques et l’automobilisme dans les deux territoires étudiés.

L’automobilisme se développe de manière fondamentalement différente dans les deux espaces.

---

[248] Thomas W. WILBY, *A Motor Tour Through Canada*, London, John Lane, the Bodley Head, 1914, p. ix.
[249] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 190.
[250] *Association des routes et transports du Canada 1914-1974, op. cit.*, p. 3.
[251] Percy GOMERY, *A Motor Scamper ‘Cross Canada: A Human Interest Narrative of a Pathfinding Journey From Montreal to Vancouver*, Toronto, The Ryerson Press, 1922.
[252] Sasha MULLALLY, “"Daisy", "Dodgie", and "Lady Jane Grey Dort": L. M. Montgomery and the Automobile” in Elizabeth R. EPPERLY & Irene GAMMEL, *L. M. Montgomery and Canadian Culture*, Toronto-Buffalo-London, University of Toronto Press, 1999, p. 120-132.

Tableau 7 : Nombre d'habitants par automobile en 1907 et 1913

	1907	1913
États-Unis	608	77
France	981	318
Canada	3 053	151

Source : Jean-Pierre BARDOU et *al.*, *op. cit.*, p. 38 & 107.

En France, le véhicule est entre les mains d'une minorité – le marquis de Dion appelle d'ailleurs, dès 1906, à un élargissement démocratique[253] – tandis qu'au Canada, le socle des propriétaires est bien plus large, comme le montre le tableau 6. Avant la naissance du modèle T, la France est bien plus équipée que le Canada : 981 habitants pour une automobile en France contre 3 053 au Canada. Le parc automobile canadien, entre 1910 et 1913, dépasse le parc automobile français : 318 habitants pour une automobile en France contre seulement 151 habitants au Canada en 1913. Cependant, l'automobilisme n'est pas encore un phénomène dominant dans les deux territoires. Mais, les deux pays se rejoignent sur un point : la masculinité de la pratique automobile. La guerre de 1914-18 élargit l'écart entre la France et le Canada. En Amérique du Nord, l'effort de guerre au Canada et la neutralité américaine vont soutenir le développement des véhicules à moteur, tandis que la France voit l'essor industriel automobile saper par les conflits et les destructions matérielles.

Sur le modèle des associations vélocipédiques, les automobilistes se rassemblent en associations destinées à promouvoir l'automobilisme.

Les premières organisations automobiles

> « La déesse Auto recruta ses chevaliers servants un peu partout ». Octave Uzanne, 1912[254]

Du vélo à l'auto : le modèle français

Le Touring-Club et son héritage en France

Une des plus importantes institutions est le Touring-Club de France (TCF) fondé en 1890[255]. Elle s'inspire des associations qui préexistaient en Angleterre dès 1878 avec

[253] Albert DE DION, « L'automobile, reine du monde », *Futuribles*, n°238, janvier 1999, p. 59.
[254] Octave UZANNE, *La locomotion à travers le temps, les mœurs et l'espace : résumé pittoresque et anecdotique de l'histoire générale des moyens de transports terrestres et aériens*, Paris, P. Ollendorff, 1912, p. 241.
[255] Voir Bertrand LARRIQUE, « L'économie du tourisme en France des années 1890 à la veille de la Seconde Guerre mondiale, organisation et développement d'un secteur socio-économique », thèse de

le *Cyclists' Touring Club* et aux États-Unis dès 1880 avec la *League of American Wheelmen*. Cette association nationale concerne, à ses débuts, la vélocipédie, l'automobilisme et plus largement le tourisme. Le TCF est à l'origine de l'amélioration du réseau routier, du développement des littératures – *Revue du TCF* et *Annuaire du TCF* – et il participe à l'organisation d'activités de sociabilité telles que les courses cyclistes et automobilistes, les voyages et les banquets. Le Touring-Club[256] et les associations vélocipédiques engagent quelques actions dans le domaine de la voirie[257]. La réfection du réseau routier en France concerne moins les clubs automobiles dans la mesure où la France dispose d'un réseau entretenu par les Ponts et Chaussées.

Les clubs automobiles et les courses automobiles dans l'hexagone

À l'inverse du modèle du TCF, les clubs automobiles sont construits à l'échelle départementale, voire régionale ; ils ne couvrent qu'un petit territoire. La France est encore en position de précurseur dans ce domaine. En effet, à Paris s'est créé l'Automobile-Club de France (ACF), le premier club automobile au monde, fondé en 1895 par le Comte Albert de Dion, le Baron de Zuylen de Nyevelt et le journaliste Paul Meyan[258]. Le club automobile français se caractérise par la volonté de démocratiser non pas tant la possession des véhicules, mais bien les usages. Les membres se recrutent dans l'aristocratie et la bourgeoisie[259] parisienne de l'époque qui y voient un moyen de se distinguer des couches moyennes et populaires[260]. Les adhérents trouvent une compensation financière puisque l'ACF conclut des contrats avec les garages et les postes d'essence en vue de quelques réductions sur les achats liés à l'automobile.

---

doctorat d'histoire sous la direction de Christophe Bouneau, Bordeaux, Université Bordeaux III – Michel de Montaigne, 2006.

[256] Cf. : Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999 & « Normes de comportement et contrôle de l'espace : le Touring Club de Belgique avant 1914 », *Le mouvement social*, n°178, janvier-mars 1997, p. 69-87.

[257] Frédéric REGAMEY, *Vélocipédie et automobilisme*, Tours, Mame, 1898, p. 193.

[258] Jean-Louis LEMERLE, *Histoire de l'automobile-club de France et de ses hôtels Place de la Concorde*, Paris, Creare promo, 1987. Dès 1899, il occupe des locaux de l'hôtel Plessis-Bellière place de la Concorde.

[259] Elodie ARRIOLA, « L'Automobile-Club Dauphinois, une histoire d'hommes », *La Pierre et l'écrit*, n°20, 2009, p. 141-157.

[260] Merci à l'auteur pour nous avoir transmis son article : Pierre JUDET, « Appropriation culturelle et sociabilité. La promenade en auto du Cercle amical de Cluses dans les années 1920 », dans « Les plaisirs en Savoie », *Mémoires et documents de l'Académie du Faucigny*, nouvelle série – n°8, 2009, p. 181-192.

Sur le modèle de l'ACF, de multiples clubs automobiles sont fondés : à Bordeaux, l'Automobile-Club Bordelais (ACB) est fondé en 1897[261] ; en Auvergne, le premier club automobile – l'Automobile-Club d'Auvergne (ACA) –en 1900 à Royat[262] ; à Orléans, quelques associations développent l'automobile vers 1905-1910[263]. « En 1905, on compte 19 automobiles clubs régionaux […][264] ». Tous ont pour but d'encourager l'essor de l'automobilisme dans leurs territoires respectifs. L'influence des personnalités aristocratiques et bourgeoises constitue un frein à leur expansion du fait de guerres intestinales[265]. Ils sont amenés à dialoguer ensemble dès 1904 avec la création de l'Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus (AIACR).

L'ACF officialise divers événements. Il organise, par exemple, des concours de poids lourds et d'automobiles dès 1897. L'ACF met sur pied en 1898 la première exposition internationale et annuelle d'automobiles – sur le modèle des salons du cycle – au jardin des Tuileries à Paris[266]. À partir de 1901, les salons se tiennent au Grand Palais. À la date de 1900, l'Exposition universelle a lieu à Paris et un espace y est consacré à l'automobile[267]. De plus, à une échelle internationale, l'ACF organise et encadre les premiers congrès internationaux d'automobilisme de 1900 et 1903 qui permettent peu à peu une uniformisation des législations de plusieurs pays. Il est aussi à l'origine du premier Code de la route en 1905.

Les clubs automobiles s'accordent sur l'organisation de courses automobiles qui constitue leur raison d'être. L'ACF organise diverses courses automobiles, dont trois particulièrement importantes. En 1895, la course Paris-Bordeaux-Paris[268], organisée par *Le Petit Journal*, regroupe des véhicules à pétrole, à vapeur et électriques. Le vainqueur, Émile Levassor et son mécanicien parcourent le trajet Paris-Bordeaux-Paris, soit plus de

[261] Amandine CONDOURE, « La promotion de l'automobilisme par l'Automobile-Club du Sud-Ouest, réussites et limites, de 1887 à nos jours », mémoire d'histoire sous la direction de Christophe Bounneau et Mathieu Flonneau, Bordeaux, Bordeaux III, 2009, p. 27 et suivantes.
[262] Brigitte LAVILLE, *op. cit.*, p. 55-59.
[263] Hervé DEBACKER, *op. cit.*, p. 36-37.
[264] Sébastien GARDON, « Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années dix-années soixante) », thèse de doctorat de science politique sous la direction de Gilles Pollet, Lyon, Université Lyon 2, 2009, p. 80.
[265] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 182.
[266] BML, « Les premiers "Salons" (1898-1902 », *Le carnet de l'automobile*, n°11, novembre 1952, 950957, p. 13-14.
[267] Yvonne BRUNHAMMER, *Les salons de l'automobile et de l'aviation 1900-1960*, Paris, Norma, 1993.
[268] M.-A. DE TREMIOLLES, « La course Paris-Bordeaux : l'épopée des pionniers » dans « Automobile : les visages d'un patrimoine », *vmf*, 216, février 2007, p. 28-29.

1 200 km en 48 heures à une moyenne de 24 km/h sans s'arrêter. Cet exploit a un succès immense à la fois en France et à l'étranger pour l'industrie automobile nationale. Cet impact est d'ailleurs visible dans le paysage parisien puisqu'un monument réalisé par Aimé Jules Dalou et Camille Lefebvre est inauguré en 1907, porte Maillot – lieu de l'arrivée du Paris-Bordeaux-Paris – représentant Émile Levassor sur son véhicule automobile.

La course Paris-Madrid, organisée en 1903, est réputée pour son nombre de morts dont l'industriel français Louis Renault et son interruption à Bordeaux[269]. Elle donne d'ailleurs naissance à la *Commission extraparlementaire de la circulation des véhicules automobiles*[270]. Par la sa suite, le gouvernement initie timidement le déplacement des courses automobiles sur des circuits routiers spécialement aménagés et les autres courses se limitent à un rayonnement local.

Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France apparaît en 1906 – l'ancêtre des Grands Prix automobiles – et se déroule au Mans sur le circuit de la Sarthe[271]. Le Grand Prix permet aux constructeurs de tester la fiabilité et la viabilité de leur véhicule en ce qui concerne l'adhérence des pneus, la consommation de carburant, la vitesse. Pour les conducteurs, quant à eux, il s'agit d'acquérir du prestige en cas de victoire.

Nous avons évoqué quelques courses, mais la liste est loin d'être exhaustive. À partir de 1909-1910, l'organisation des courses automobiles change de mains passant de l'ACF à la Chambre syndicale des constructeurs automobiles[272].

Les Clubs automobiles et l'encouragement de la motorisation agricole française

L'encouragement des innovations techniques et technologiques passe aussi par les concours agricoles organisés dès le début du XX^{e} siècle[273].

---

[269] Alfred JARRY, *La chandelle verte : lumière sur les choses de ce temps*, Bordeaux, Le Castor Astral, 2007, p. 255 ; Jules CLARETIE en parle comme de « La course à la mort », *La vie à Paris : 1901-1905*, Paris, Fasquelle, 1904, p. 247 ; Pour une vision romancée, voir : Alessandro BARICCO, *Cette histoire-là*, Paris, Gallimard, 2007.

[270] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 61.

[271] Voir Mathieu FLONNEAU, « 1906 : Premier Grand Prix de l'Automobile-Club de France », *Célébrations nationales, 2006*, Ministère de la Culture et de la Communication, Archives de France, Délégation aux Célébrations Nationales, 2005 ; disponible à http://www.culture.gouv.fr/culture/actualites/celebrations2006/gpf.htm, consulté le 05/04/2011.

[272] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 162.

[273] Merci à Annie BURGER ROUSSENNAC de m'avoir communiqué cette source, « Les concours de labour dans la France rurale du XX^{e} siècle », thèse de doctorat d'histoire en cours sous la direction de Jean-Luc Mayaud, Lyon, Université Lyon 2.

En 1907 se tient l'exposition décennale de l'automobile, du cycle et des sports, organisée par l'ACF à Paris dont une section est consacrée aux applications agricoles[274]. De même, l'exposition internationale de l'automobile agricole et de l'alcool industriel de Bourges (Cher) du 24 septembre au 4 octobre 1908 « […] a pour principal objet de faire valoriser les applications de la locomotion mécanique dans l'agriculture[275] ». En 1910, la Commission Agricole de l'ACF met à la disposition un terrain à Thivernal dans la Seine-et-Oise pour des essais privés ou des démonstrations officielles de motorisation agricole[276].

Poursuivant cette lignée, l'ACF organise un concours d'appareils automoteurs ou tracteurs destinés au labourage, à la moisson et aux travaux agricoles[277]. En partenariat avec la Chambre Syndicale des constructeurs de machines agricoles de France, il a lieu à Roubaix en septembre 1911 lors de l'exposition de l'Automobile agricole. Le gagnant du concours se voit offrir un prix de 5 000 francs en espèces pour le véhicule construit s'il satisfait aux critères prédéfinis par les membres du jury. Ces critères indiquent les attentes et les espérances des contemporains d'alors. Sont pris en compte le travail fourni, la robustesse de l'appareil, ses capacités d'adaptation, les sommes investies et les sommes à dépenser pour son utilisation. L'appareil, pour être éligible, doit être alimenté par un carburant fossile – la vapeur et l'électricité n'ont pas leur place dans ce concours. Enfin, l'appareil doit être maniable par un seul individu et équipé de lanternes à l'avant et à l'arrière du véhicule[278].

Des expériences de moto-culture sont organisées à Chaulnes par le syndicat des fabricants de sucre, l'automobile-club de Picardie et la Société des agriculteurs de la Somme le 5 juin 1911[279]. Le but étant de favoriser l'émulation technique tout en encourageant son recours dans le domaine agricole. Ces expériences sont valorisées par

[274] « Congrès de l'Alcool dénaturé », *La gazette agricole*, n°1, 6 janvier 1907, p. 551.
[275] « Exposition de l'Automobile agricole », *La gazette agricole*, n°3, 19 janvier 1908, p. 182.
[276] « Automobile-Club de France », *La gazette agricole*, n°16, 17 avril 1910, p. 246.
[277] BML, « Concours d'appareils mécaniques de labourage », *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1911, 950957, p. 363-366.
[278] FAMB, « L'Automobile Agricole », *Les locomotions mécaniques*, n°69, 24 décembre 1908, p. 11. Voir Annexe, Texte 1, Concours d'appareils automoteurs ou tracteurs organisé par l'Automobile-Club du Centre et l'Automobile-Club de France en 1911.
[279] Expériences de moto-culture organisées à Chaulnes, *La gazette agricole*, n°26, 2 juillet 1911, p. 405-406.

un prix de 5 000 francs. La commission agricole de l'ACF, de son côté, multiplie ses activités au fil des ans.

> « […] à partir de 1913, [elle] crée des primes pour récompenser les agriculteurs ayant fait le meilleur emploi de leurs moteurs à explosion, des concours de labourage mécanique, un concours annuel d'installations frigorifiques[280] ».

Incontestablement, l'ACF promeut tous les véhicules à moteur, soit l'automobilisme.

Il y a là un paradoxe sous-jacent : les membres de l'aristocratie et de l'élite française de l'ACF s'engagent dans la démocratisation des usages de l'automobile alors qu'ils souhaitent conserver leur automobile comme marque de distinction sociale. L'association encourage l'essor des véhicules à moteur, entend défendre les droits des automobilistes, élaborer une législation automobile, renseigner les automobilistes et les membres à l'aide de cartes, de guides de tourisme et d'une bibliothèque[281]. Toutefois, quelques associations concurrencent et limitent l'influence de l'ACF. On peut citer l'Association Générale Automobile (AGA) en 1902, créée par le Comte de Dion. Il s'agit d'une tentative d'imitation du modèle du Touring-Club appliqué à l'automobilisme[282]. N'ayant pas assez de consistances, du fait de l'absence de cohésion interpersonnelle, l'association périclite peu avant les années 1910. La Fédération des Automobile-Clubs régionaux, qui apparaît en 1904, est aussi un échec du fait de dissensions internes.

L'influence américaine au Canada

Comme aux États-Unis avec la *League of American Wheelmen*, il existe au Canada une association ayant les mêmes visées : la *Canadian Wheelmen's Association* (CWA) ou Association cycliste canadienne[283]. Elle est fondée à St-Thomas (Ontario) en 1882 dans le but de promouvoir et d'organiser le cyclisme au Canada ; l'un de ses mandats est l'amélioration des routes. La naissance des associations automobiles répond à différentes règles et circonstances. La présence d'un service de remorquage et

[280] Nicolas SPINGA, *op. cit.*, p. 46.
[281] Paul GERBOD, « L'irruption automobile en France (1895-1914) », *L'information historique*, 45, septembre 1983, p. 191.
[282] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 228.
[283] "Canadian Wheelmen's Association", *The Canadian Wheelman: a Journal of Cycling*, vol. 1, n°4, December 1883, p. 28.

l'organisation de la promenade des orphelins sont deux activités que les associations canadienne et américaine ont en commun[284].

Les associations d'encouragement automobile au Canada

Le premier club automobile est celui d'Hamilton[285], créé le 29 avril 1903 par une vingtaine d'automobilistes. Il est à l'origine de la première course automobile à Hamilton en 1904. Dans sa suite, le club automobile de Toronto, fondé le 4 mai 1903, est formé par le docteur Perry E. Doolittle et 27 automobilistes incluant trois pionniers d'Hamilton : John Moodie, Sir John Eaton et R. Y. Eaton[286]. Les principaux objectifs du club peuvent se résumer ainsi : développer et promouvoir l'automobilisme et tout ce qui s'y rapporte ; encourager l'amélioration des routes ; maintenir une discipline parmi les membres quant à la bonne vitesse à laquelle les véhicules à moteur doivent être conduits et enfin coopérer avec l'Assemblée législative afin d'obtenir une législation équitable sur le sujet de l'automobilisme[287]. La précocité des associations en Ontario se justifie par l'imposant parc automobile qui amène les automobilistes à se rassembler rapidement.

Dans d'autres provinces – Manitoba, Saskatchewan, Colombie-Britannique, Nouveau-Brunswick –, des clubs s'organisent[288]. Ceux-ci inscrivent leurs objectifs dans la même lignée que le club automobile de Toronto. Les clubs encouragent les automobilistes qui effectuent des trajets extraordinaires. Le voyage de Thomas Wilby en 1912 a reçu le soutien de clubs automobiles de Colombie-Britannique et de la *Canadian Highway Association*[289]. Un souhait commun à tous les clubs est la volonté de voir l'État améliorer le réseau routier[290]. L'éclosion, un peu partout, des *Good Roads*

[284] James J. FLINK, *op. cit.*, p. 66.
[285] Hamilton Automobile-Club, *60 years of Service to the Motorist and the Community: The Hamilton Automobile-Club*, Hamilton, Hamilton Automobile-Club, 1962 dans D. Ruffilli, *op. cit.*, p. 66.
[286] Je souhaite remercier Christine Allum du CAA South Central Ontario de m'avoir transmis ces renseignements.
[287] Voir : http://www.caasco.com/about-us/caa-overview/history.jsp, consulté le 12/04/11 et *Sixty Golden Years, 1915-1975: The Story of Motoring in Ontario*, Sudbury, ON, Ontario Motor League - Nicklel Belt Club, 1975.
[288] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 292-293 ; Gerald T. BLOOMFIELD, Gerald T. BLOOMFIELD, ""I can See a Car in That Crop": Motorization in Saskatchewan 1906-1934", *Saskatchewan History*, Vol. 37, n° 1, 1984, p. 11-12 ; Geoffray W. TAYLOR, *op. cit.*, p. 70.
[289] Thomas W. WILBY, *op. cit.*, p. xiii; voir: Geoffray W. TAYLOR, *op. cit.*, p. 118-119.
[290] Geoffray W. TAYLOR, *op. cit.*, p. 113.

Association, ces associations qui font pression pour supprimer les ornières et les fondrières des chemins, en est le meilleur exemple[291].

L'essor des fédérations et des associations

Les clubs se regroupent pour former une fédération à l'échelle de la province permettant un dialogue plus aisé avec le gouvernement provincial et un meilleur service rendu aux membres des clubs[292]. En Ontario, après la dissolution du club automobile de Toronto en 1907, se crée l'*Ontario Motor League* (OML) : il s'agit du rassemblement le plus important et le plus actif au pays[293]. Elle rassemble les clubs d'Hamilton, d'Ottawa, de Kingston et de Toronto.

La Fédération canadienne des automobilistes est constituée en 1913 pour rassembler les clubs – en 1916, elle est renommée l'Association canadienne des automobilistes (CAA)[294]. Elle naît lors d'un rassemblement des différents clubs dans les bureaux de l'OML à Toronto[295]. Le but premier est d'uniformiser les demandes des divers clubs pour promouvoir l'automobilisme à l'échelle du pays et de s'établir en véritable acteur capable de discuter avec le gouvernement fédéral.

Dans les deux pays, des clubs automobiles voient le jour. Ils sont rapidement suivis par la naissance de clubs nationaux censés les fédérer. Toutefois, à la différence du Canada, le projet d'un club national automobile en France demeure un échec du fait du caractère élitiste des clubs locaux et régionaux ; à cela s'ajoute la présence du corps des Ponts et Chaussées qui est en mesure de répondre aux attentes concernant l'évolution du réseau routier. L'essor d'associations à l'échelle nationale réussit mieux au Canada du fait de la taille gigantesque du pays, du besoin fondamental en matière de réseau routier et du taux de motorisation plus élevé qu'en France.

On le voit, les deux pays suivent des voies différentes qui s'expliquent par des contextes distincts. En France, les clubs accentuent leurs requêtes pour démocratiser les

---

[291] Norman T. MOLINE, *Mobility and Small Town 1900-1930: Transportation Change in Oregon, Illinois*, Chicago, University of Chicago, 1971, p. 71-93.
[292] Gerald T. BLOOMFIELD, ""I can See a Car in That Crop"" *loc. cit.*, p. 23.
[293] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 293 "By the end of 1915, the OML represented 54 local clubs."
[294] www.caa.ca/documents/The-History-of-CAA.pdf, consulté le 06/04/11.
[295] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 295.

usages de l'automobilisme tandis qu'au Canada, les sollicitations des clubs se dirigent vers un réseau routier fiable et entretenu pour les automobiles. La raison de ces directions est l'accroissement rapide du nombre d'automobilistes canadiens tandis qu'en France, l'automobile reste, bien après la fin de la Première Guerre mondiale, un bien de luxe entre les mains d'une minorité.

Les clubs, associations et organismes promeuvent l'automobilisme à la manière de groupes de pression et d'influence[296]. En effet, ils répondent aux critères de ces derniers, à savoir : un ou des objectifs spécifiques, le recours à un éventail de moyens d'action directs et indirects et des résultats plus ou moins probants selon la situation.
Si une part de la population est favorable à l'automobilisme, une part le conteste.

Un trompe-l'œil : les réactions contestataires vis-à-vis de l'automobilisme ou l'anti-automobilisme[297]

> « Quoi que vous fassiez – dit-il – vous crèverez tous sous la trique de la Mort !... Pas la peine de ronger vos entraves.
> La Mort vous rattrapera toujours, car nul ne peut la dépasser à la course !...[298] ».

> « Si les conducteurs sont prudents et qu'ils possèdent les qualités requises pour bien diriger en toute circonstance une automobile ; s'ils se montrent disciplinés, conscients de leur responsabilité et n'abusent pas de la supériorité de leurs véhicules ; si, d'autre part, on parvient à faire sérieusement observer par *tout le monde*, les règlements actuels ou futurs concernant la circulation, l'essor de l'automobilisme ne rencontrera sans doute pas d'entraves[299] ».

<u>L'anti-automobilisme : essai de définition</u>

Cette thématique fait l'objet de controverses récentes chez les historiens. Les recherches sont bien plus nombreuses en ce qui concerne l'espace rural[300] que l'espace

[296] Cf. notre analyse Etienne FAUGIER, « À la croisée des chemins : le Club Automobile de Québec comme cheville ouvrière de l'automobilisme (1912-1948) » dans J. Boivin & S. Savard, *Les groupes de pression*, Québec, Septentrion, à paraître en 2013.
[297] L'ouvrage matriciel est : Brian LADD, *Autophobia, Love and Hate in the Automobile Age*, Chicago, The University of Chicago Press, 2008 : soulignons que l'auteur traite bien plus les espaces urbains que ruraux ; Rémy PRUD'HOMME, « La haine de l'automobile » dans « Automobile », *Les Cahiers de Médiologie*, 12, 2001, p. 121-125.
[298] « La mort tient le volant… » dans Filippo T. MARINETTI, *La ville charnelle*, Paris, Éd. Sansot & Cie, 1908, p. 223.
[299] Commission extraparlementaire de la circulation des automobiles, *op. cit.*, p. 104.
[300] Uwe FRAUNHOLZ, "On the Emergence of the German Automobile System and Its Opponents", working paper, 2009; Kurt MOSER, "The Dark Side of 'Automobilism', 1900-30 Violence, War and the Motor Car", *The Journal of Transport History*, 24-2, September 2003, p. 238-258; Ronald KLINE &

urbain[301]. La masse de documentation témoignant de l'anti-automobilisme est plus importante lorsqu'il s'agit du monde rural par rapport à celle traitant du monde urbain. Ce déséquilibre a conduit les chercheurs à retenir en premier lieu les expressions d'anti-automobilisme ruraux au détriment des phénomènes urbains. L'automobile a fortement marqué les esprits dans l'espace rural, car à ses débuts, bien que peu présente, elle bouleverse grandement l'organisation du territoire[302].

Le présupposé commun est que l'anti-automobilisme est présent uniquement dans les espaces ruraux – décrits comme conservateurs et hostiles au progrès –, tandis que les espaces urbains embrassent le progrès et les techniques. Cette vision naïve et duale est loin de témoigner de la réalité. En effet, il est clair que les deux espaces, selon les périodes, abritent des populations hostiles et d'autres favorables aux nouvelles techniques et technologies[303]. Dans un cadre général, l'anti-automobilisme a été un phénomène mineur et minoritaire. Trois étapes se superposent. Tout d'abord, l'objection envers l'innovation amène une contestation économique et culturelle de systèmes et d'objets déjà intégrés dans la société. Il existe une réelle aversion envers l'automobile et ses nuisances – la poussière, le bruit, la vitesse et les odeurs – qui se traduit par la peur du véhicule – que nous appelons, par commodité, « l'autophobie[304] » bien que ce terme soit ambigu[305]. Enfin, l'anti-automobilisme peut se définir comme une opposition raisonnée contre certains risques de l'automobilisme tels que les accidents mortels, la

---

Trevor PINCH, "Users as Agent of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States", *Technology and Culture*, vol. 37, n°4 (oct.1996), p. 763-795; Reynold M. WIK, *Henry Ford and Grass-Roots America: A Fascinating Account of the Model-T era*, Ann Arbor, MI, University of Michigan Press, 1971; Lowell J. CARR, "How the Devil-Wagon Came to Dexter: A Study of Diffusional Change in an American Community", *Social Forces*, vol. 11, n°1, oct. 1932, p. 64-70.

[301] L'exception récente est : Peter D. NORTON, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2008.

[302] B. A. BOTKIN, "Automobile Humor: From the Horseless Carriage to the Compact Car", *Journal of Popular Culture*, 1: 4, Spring 1968, p. 395.

[303] Monique SICARD, « Complexité du simple » dans Catherine BERTHO-LAVENIR (dir.), « La bicyclette », *Les cahiers de médiologie*, Paris, Gallimard, n°5, 1er semestre 1998, p. 33-44 ; Jean ORSELLI, « Trainophobie, vélophobie, autophobie », *Pour mémoire*, n°7, hiver 2009, p. 103-109.

[304] Voir : Pierre-Lucien POUZET, *L'automobile autrefois : une difficile adoption*, Lyon, Éd. Horvath, 1996 ; ADR, « Variations sur l'autophobie », *Revue de l'ACR*, n°9, septembre 1907, PER 1900-1, p. 465 ; « Bavardages du chauffeur », *Revue de l'ACR*, n°2, février 1908, PER 1900-2, p. 63-67.

[305] Mathieu FLONNEAU indique que ce terme est politiquement connoté puisqu'il est employé par des partis de droite extrême. Voir, Mathieu FLONNEAU, « L'automobilisme contre la société ?... Tout contre ! » dans Mathieu FLONNEAU (dir.), *Automobile : les cartes du désamour*, Paris, Descartes & Cie, 2009, p. 23-36.

pollution, l'hyper-individualisme et l'étalement urbain que l'auto charrie avec elle[306]. Ceci est illustré dans le roman de Georges Ohnet :

> « Alors, pris du vertige de la vitesse, sur ces belles et larges routes de Normandie, le jeune homme faisait du soixante à l'heure, et roulait comme un ouragan, à travers les villages, laissant derrière lui un nuage de poussière, les mugissements de sa trompe et l'infection du pétrole[307] ».

Georges Duhamel, visitant les États-Unis en 1930, illustre l'hyper-individualisme de quelques chauffeurs conduisant à l'essor de l'anti-automobilisme[308].

L'anti-automobilisme est donc présent sous différents aspects au sein des sociétés. Aux États-Unis, l'anti-automobilisme disparaît avant la Première Guerre mondiale, tandis que pour la France et le Canada, il perdure.

L'anti-automobilisme en France

Ces contestations prennent forme avec l'essor de la bicyclette et se poursuivent avec l'automobile[309]. À ses débuts, elles sont un facteur de tensions économiques entre les différentes classes. De plus, la question de l'adaptation de la route à l'automobile pose des problèmes aux autres usagers ; les sabots du cheval s'usant plus rapidement sur le macadam que sur de la terre. Elle incommode aussi les piétons qui doivent désormais faire attention quand ils s'engagent sur la chaussée[310]. Divers éléments de contestation sont visibles dans la société française[311] : la mortalité automobile qui heurte la sensibilité des populations[312] et l'irruption plus prononcée des citadins dans la campagne[313]. Le tout est relayé par la presse de l'époque.

Ces événements donnent lieu à des critiques et parfois aux réactions agressives de certains ruraux. Quelques-uns élaborent des pièges et des sabotages et certains

---

[306] FAMB, Louis BAUDRY DE SAUNIER, *Eléments d'automobile : notions sommaires sur la question des voitures automobiles, sur leur fonctionnement, sur leur utilité, sur les changements qu'elles apportent dans les mœurs, dans les affaires, dans la circulation, dans la vie du pays*, Paris, bibliothèque Omnia, 1906, p. 175-182.

[307] Georges OHNET, *Marchand de poison (les batailles de la vie)*, Paris, P. Ollendorff, 1903, p. 60-61.

[308] Georges DUHAMEL, *Scènes de la vie future*, Paris, Mille et une nuits, 2003, p. 70.

[309] Catherine BERTHO-LAVENIR, « Luttes de classes d'influences », *Les cahiers de médiologie*, juillet-décembre 1996, p. 131-140 & "How the Motor Car Conquered the Road", in Miriam LEVIN (ed.), *Cultures of Control*, Amsterdam, Harwood, 2000, p. 113-134.

[310] Catherine BERTHO-LAVENIR, « Autos contre piétons : la guerre est déclarée », *L'histoire*, n°230, mars 1999, p. 80-85.

[311] Patrick FRIDENSON, « La société française et les accidents de la route, 1890-1914 », *Ethnologie française*, XXI, 3, 1991, p. 306-313.

[312] En ville il s'agit notamment des accidents avec les piétons ; dans l'espace rural, les accidents avec les enfants suscitaient particulièrement d'émotions.

[313] Christophe STUDENY, *op. cit.*, p. 298.

prennent les armes[314]. Des associations se fondent pour lutter contre l'automobilisme et ses effets néfastes[315]. La Société protectrice contre les excès de l'automobilisme est créée par un groupe d'avocats parisiens dans le but de lutter contre la griserie de la vitesse automobile[316]. S'ajoutent quelques municipalités qui s'évertuent à diminuer l'essor des automobilistes sur les routes[317]. Les maires légifèrent les déplacements de tous véhicules dans leur commune ; ce faisant, certains obligent les automobilistes à rouler à l'allure du pas[318]. Ces mesures sont peu nombreuses avant 1914 en raison du faible nombre de véhicules à moteur. Quelques municipalités instaurent des péages pour les automobilistes ; on parle de « villes mendiantes » pour celles qui mettent une taxe sur le carburant. *La gazette agricole* en 1896 s'établit comme anti-automobiliste car l'automobile met en danger l'agriculture. Le remplacement des voitures hippomobiles par des voitures automobiles dans les grandes villes conduit au déclin de la vente de produits agricoles tels que la paille, l'avoine, le son et le foin[319].

Les accidents automobiles sont plus nombreux en campagne que dans les centres urbains[320]. Cela s'explique par la présence accrue des automobilistes et des autres usagers de la voie publique. Quoi qu'il en soit, les statistiques compilées indiquent qu'à ses débuts l'automobilisme cause bien moins d'accidents que le transport équin[321].

L' « autophobie » et l'anti-automobilisme en France sont présents dans l'espace urbain et dans l'espace rural. Le rôle des médias doit être questionné dans la mesure où

---

[314] F. P. MALEFANT, « Les débuts de l'automobile dans les Alpes Maritimes 1890-1930 », maîtrise d'histoire, Nice, Université de Nice, 1989, p. 95-128. ; ARZAMAS, *Écraseurs*, Paris, Albin Michel, 1906 ; Antoine SCHEIKEVITCH, *Chauffards et autophobes*, Publications de la société protectrice contre les excès de l'automobile, 1907.

[315] Léon AUSCHER, « Ce qu'est le tourisme en général », dans *Le voyage en France : Anthologie des voyageurs français et étrangers en France au XIX^e^ et XX^e^ siècle*, *op. cit.*, p. 1030 « […] *Frayer la route aux autres* – Cela veut dire se faire tolérer – sinon aimer – des populations traversées, et ne pas déchaîner les colères des paysans et des urbains contre les innocents qui passeront après vous ; ne pas écraser le bien d'autrui, qu'il se présente sous forme de veaux ou de poulets ; et, à supposer que l'adresse du conducteur soit extrême et n'implique aucune chance d'accident, *ne pas faire peur aux gens*, ne pas leur laisser croire que, *sans leur agilité*, ils auraient été écrasés ».

[316] Jeffrey H. JACKSON, "Solidarism in the City Streets: La Société protectrice contre les excès de l'automobilisme and the Problem of Traffic in Early Twentieth-Century Paris", *French Cultural Studies*, 20, 2009, p. 237-257.

[317] ADR, « Les lois scélérates contre les automobiles », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1907, PER 1900-1, p. 62-565 ; « Un nouveau projet de loi contre les chauffeurs », *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1909, PER 1900-2, p. 250-251 ; Jean-Pierre BARDOU et *al.*, *op. cit.*, p. 42-43.

[318] Paul GERBOD, *loc. cit.*, p. 192-193.

[319] « La traction automobile et l'agriculture », *la gazette agricole*, n°28, 12 juillet 1896, p. 440.

[320] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 4.

[321] Jules LEVY, *Les gaietés de la Correctionnelles*, Paris, Flammarion, 1902, « La revanche de l'automobile », p. 247-253 ; Pierre SOUVESTRE, *op. cit.*, p. 434.

ceux-ci jouent un rôle décisif en dramatisant, parfois à l'excès, les accidents automobiles[322]. Fondamentalement, cela doit être mis sur le compte de l'innovation technologique produite par l'automobile. Néanmoins, ces contestations demeurent faibles comparativement à la large acceptation de l'automobilisme.

L'anti-automobilisme au Canada

Au Canada, l'« autophobie » prend différents traits. Bien entendu, le caractère novateur de l'automobile effraie plusieurs types de personnes, citadins comme ruraux[323]. Les situations dans lesquelles l'automobile est en difficulté sont la source de multiples critiques et dérisions relayées dans la presse locale[324]. Les multiples accidents automobiles suscitent l'émoi de la population canadienne.

Il y a plusieurs raisons à l'« autophobie »[325]. Tout d'abord le caractère élitiste de l'automobile réservée aux plus riches. Pour certains, l'automobile n'apparaît pas utile ou productive. D'autres contestent ce que l'automobile charrie : la poussière, les chauffards et les accidents et la remise en cause des autres transports sur la voie publique. Une partie des ruraux s'y opposent[326] – parfois en prenant les armes[327] –, car elle vient perturber l'ordre traditionnel et parce qu'elle remet en question l'idée qu'ils sont maîtres chez eux et que la route est leur propriété. Le même phénomène de contestation de l'automobilisme se retrouve dans les prairies canadiennes[328]. Pour les cultivateurs et les fermiers, les principales critiques concernent le danger qu'occasionne l'automobile pour les animaux domestiques[329]. On trouve quelques régions rurales favorables à l'automobilisme comme en Alberta ; il ne faut donc pas promptement inclure les ruraux dans le camp des anti-automobilistes[330] . Quelques associations anti-automobilistes voient le jour au Canada. On peut citer la Société Anti-Automobiliste qui

[322] Pierre DUMONT, *op. cit.*, p. 12.
[323] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 22.
[324] Dean C. RUFFILLI, "The Car in Canadian Culture, 1898-1983", Ph.D. diss., London, The University of Western Ontario, 2006, p. 31.
[325] Dean C. RUFFILLI, *op. cit.*, Chapter 1: Derision and Hostility: The Introduction of the Car in Canada; p. 24.
[326] Richard K. DOYLE, *loc. cit.*, p. 61-62.
[327] Robert COLLINS, *op. cit.*, p. 5-6 & 10.
[328] Angela E. DAVIS, ""Valiant Servants": Women and Technology on the Canadian Prairies 1910-1940", *Manitoba History*, n°25, spring 1993, p. 36.
[329] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 56 & 58.
[330] Dean C. RUFFILLI, *op. cit.*, p. 25 ; p. 35-36.

est à l'origine de l'éviction de l'automobile sur l'Île du Prince-Édouard[331]. D'autres tentent de restreindre le développement de l'automobile en lui appliquant des actions judiciaires[332]. L'*Ontario Motor League* a été particulièrement active dans sa lutte contre l'anti-automobilisme.

> "Unlike some others, the OML sought to keep out of the limelight so as not to antagonize non-motorists. It did, however, keep up an active campaign of meetings, literature distribution, and personal contact for favourable legislation and better roads. Members had special cards explaining the OML's good works and intentions, to be passed out to farmers and others as the occasion arose. Letters on careful driving were sent to every Ontario motorist, and cards giving Ontario road rules passed out to tourists at the border. […] The Anti-motorists had friends in rural police courts, many of whom preyed mercilessly on motorists through the use of speed traps and other types of legal chicanery. The OML struck back with motorcycle scouts who found out where the trap were and warned drivers of cars with OML badges. Members also got detailed advice on how to appeal a police court ruling[333]".

L'autophobie et l'anti-automobilisme sont aussi présents en Ontario. Si les contestations reprennent les précédentes raisons évoquées, une nouvelle vient s'ajouter :

> "Even as late as 1913, at a point when farmers themselves had begun to adopt the automobile in significant numbers, a Farmer's Advocate editorial attributed automobile ownership almost exclusively to 'foreign tourists and city men'" [334].

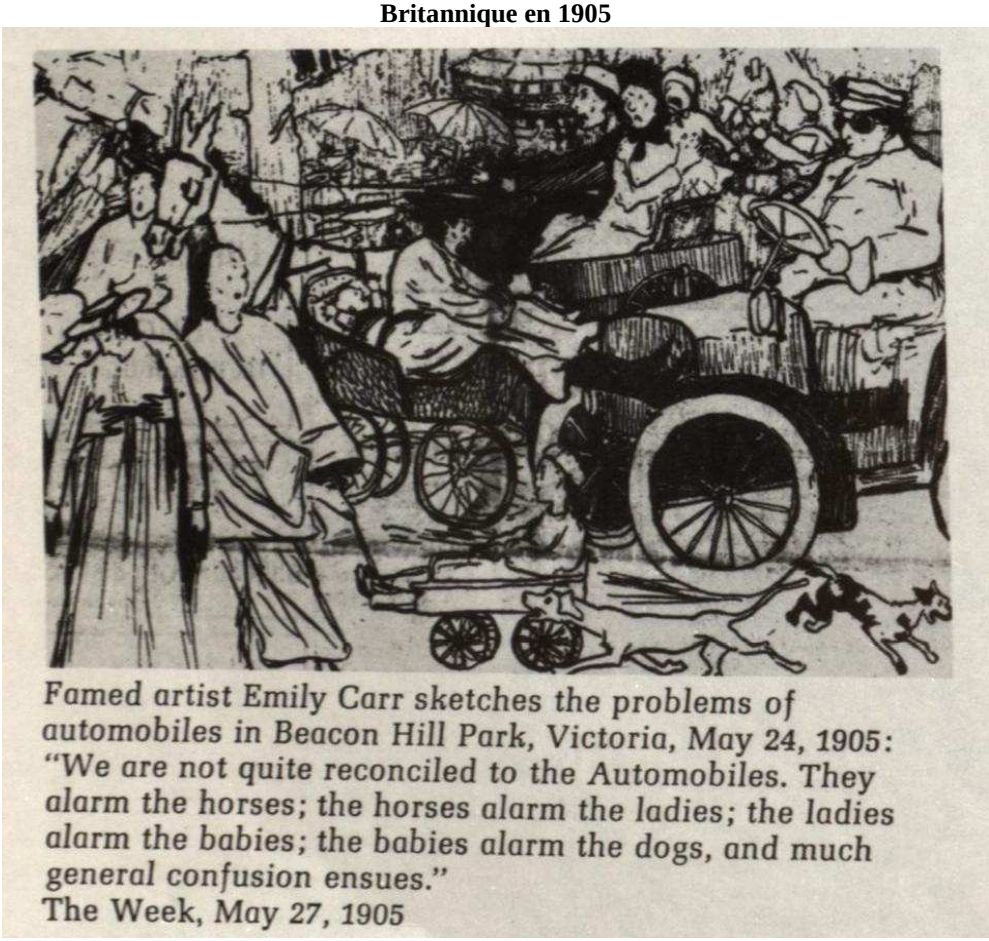
L'animosité est tournée vers les propriétaires d'automobiles canadiens et envers les Américains venant parcourir les routes canadiennes.

Emily Carr, peintre originaire de Colombie-Britannique aborde l'anti-automobilisme en 1905. L'automobile est vue comme une source de chaos et d'anarchie : elle écrase les enfants, les animaux et effraie les passants et les chevaux. L'« autophobie » et l'anti-automobilisme au Canada se présentent sous différentes formes entre la fin du XIX^{e} siècle et la fin du premier conflit mondial. Toutefois, les citoyens d'abord hostiles en viennent à accepter peu à peu l'automobile.

---

[331] Sasha MULLALLY, *loc. cit.*, p. 16-25 & *loc. cit.*, p. 120-132 ; Deborah STEWART, *loc. cit.*, p. 9-14.
[332] Georges MACLAREN, *loc. cit.*, p. 39.
[333] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 293-294.
[334] Stephen J. DAVIES, "Ontario and The Automobile, 1900-1930", *op. cit.*, p. 306 & Chapter 5 The Automobile and Good Roads: The Rural Response.

Photo 3 : L'illustration du problème de l'automobile dans la ville de Victoria en Colombie-Britannique en 1905



Source: The British Columbia Centennial '71 Committee, *It Happened in British Columbia*, Vancouver, Evergreen Press Limited, 1970, p. 48, cité dans Dean RUFFILLI, *op. cit.*, p. 46.

Dans l'espace urbain, l'automobile s'est faite une place ; dans l'espace rural, la population reconnaît l'utilité de l'automobile et les accidents automobiles tendent à être encadrés par une législation. L'insertion de l'automobile, en ce début de XX^{e} siècle, conduit à l'essor de l'accidentologie des transports[335].

Le point commun entre l'automobilisme au Canada et en France au début du XX^{e} siècle est la présence de l'anti-automobilisme. Cette première période correspond aux prémisses de l'anti-automobilisme. Les contestations se focalisent sur l'objet technique, ce qu'il produit et ce qu'il représente comme facteur d'inégalités sociales[336]. Si ce phénomène disparaît aux États-Unis après la Première Guerre mondiale[337], il

[335] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 59. Il fait remonter sa naissance au rapport Hennequin paru de 1903.
[336] Catherine BERTHO-LAVENIR, « Les résistances à l'automobile dans une perspective historique », Université de Lausanne, 22 octobre 2007.
[337] Michael L. BERGER, *The Devil Wagon in God's Country : The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*, Hamden, Conn., Archon Books, 1979.

persiste dans les deux territoires étudiés[338]. Les populations concernées critiquent et contestent l'automobilisme pour les mêmes raisons. Un facteur de différenciation est la critique envers les touristes américains motorisés au Canada. Plusieurs travaux s'accordent sur l'idée que la société rurale est favorable aux objets techniques qu'elle adapte selon ses besoins[339]. Les clubs automobiles, mais pas seulement eux, luttent contre l'anti-automobilisme par la promotion de l'automobilisme.
L'anti-automobilisme se présente aussi à travers les mutations du réseau routier. Ce dernier est soumis à des changements du fait de l'introduction des véhicules à moteur.

Le réseau routier et son évolution

« Ad Augusta per angusta[340] »
[Vers les sommets par des chemins étroits]

La citation fait référence à la *Via Augusta*, la voie romaine la plus longue de la péninsule ibérique (1 500 km). Elle indique le caractère historique de la route et du réseau routier. Cette citation est un excellent point de départ puisqu'elle valorise les petits chemins au détriment des grandes voies de communication.

Le réseau routier est à prendre en compte lorsque l'on étudie les impacts socioculturels de l'automobile. Il constitue un angle d'approche pour percevoir la pénétration de l'automobilisation d'une société. Christopher Wells indique que : "[…] functionally speaking, automobiles and roads are two sides of the same coin[341]".

<u>France : un réseau routier constitué avant l'automobile</u>

Un maillage routier fiable dès le XIX^{e} siècle jusqu'à 1939

Le réseau routier français est en bon état et beaucoup plus dense comparativement aux autres pays européens et nord-américains[342]. En fait, il se constitue avec le cheval – la politique routière est antérieure à l'automobile. Plusieurs

[338] Dean C. RUFFILLI, *op. cit.*, p. 2-3.
[339] Reynold M. WIK, *op. cit.*, évoque les lettres envoyées par les fermiers à H. Ford pour le remercier et l'encourager à modifier le modèle T ; Ronald KLINE & Trevor PINCH, *loc. cit.*, décrivent les modifications que firent les fermiers à leur véhicule.
[340] Je tiens à remercier Eva Girard de m'avoir indiqué cette citation.
[341] Christopher W. WELLS, "Car country: automobiles, road and the shaping of the modern American landscape: 1890-1929", Ph. D. Diss., Madison, University of Wisconsin, 2004, p. 5.
[342] Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace XVIII^{e}-XX^{e} siècle*, Paris, Gallimard, 2004, p. 204 « Conçu et entretenu depuis près de deux siècles par une administration compétente, le réseau de nationales est considéré comme l'un des meilleurs au monde ».

catégories de voyageurs empruntent les routes[343]. Les cultivateurs, en premier lieu, utilisent les chemins pour se rendre de leur ferme à leurs champs, pour se rendre en ville, pour leurs plaisirs et pour leurs besoins spirituels[344]. Eugen Weber a brillamment illustré ce propos dans son livre :

> « […] Le trafic était intense. C'est sur ces chemins et sur ces routes que voyageaient gens et marchandises, et surtout les populations locales. […] Les paysans transportent, se déplacent, conduisent. […] Cela fait de nombreux déplacements, même sans compter les autres allées et venues – les gens qui rendent visite à des parents ou ceux qui font un pèlerinage, les saisonniers partant à la ville ou parcourant les campagnes au moment des foires ou des récoltes ; les artisans compagnons faisant leur « tour de France », les fabricants de paniers, les rémouleurs, les chaudronniers ambulants, les portefaix, les arrimeurs, les vagabonds, les bohémiens, les conscrits allant rejoindre leur unité, les vieux soldats retournant chez eux, les troupes marchant d'une garnison à l'autre, les chiffonniers, les ramoneurs savoyards, les comédiens ambulants et les bateleurs, les camelots et les colporteurs venus de tous les coins de France.
> Mais malgré cette énorme activité, la circulation restait d'une portée limitée[345] ».

Le cheval emprunte ces routes sous différentes formes et en très grand nombre : les coches puis les diligences, la malle-poste et les calèches. En 1920-1921, on dénombre en moyenne sur les routes nationales du Rhône 436 voitures attelées, 22 bêtes non attelées et dix têtes de menu bétail[346] – contre 94 automobiles de marchandises et 188 automobiles particulières. Sur les routes rurales, les cultivateurs ont pris l'habitude de faire passer leurs animaux depuis la ferme jusqu'au champ en se positionnant au milieu de la route. Les chemins de grande communication sont progressivement développés avant la première moitié du XIX^{e} siècle, contrairement à la petite vicinalité délaissée. Sous la pression, Napoléon promulgue plusieurs décrets et lois destinés à financer l'amélioration de la petite vicinalité :

> « Le résultat fut rapide : en 1868, le réseau vicinal comptait 241 471 km. En 1873, il s'élevait à 331 105 km soit 89 634 construits en 5 ans auxquels il fallait ajouter près de 9 800 km édifiés en Alsace devenue allemande : une moyenne de 20 000 km/an contre 5 500 pour la période 1836-1868[347] ».

---

[343] Bernard AMOURETTI, *De Briançon au Bourg d'Oisans : les hommes et la route au XIX^{e} siècle*, Aix-en-Provence, Edisud, 1984.
[344] Gaston ROUPNEL, *Histoire de la campagne française*, Paris, Plon, 1974, p. 67 ; Marcel GAUTHIER, *Chemins et véhicules de nos campagnes*, Saint-Brieuc, Presses Universitaires de Bretagne, 1971.
[345] Eugen WEBER, *La fin des terroirs : la modernisation de la France rurale 1870-1914*, Paris, Pluriel, 2011, p. 242.
[346] *Annuaire statistique général de la France*, 1923, p. 198.
[347] André GUILLERME, *op. cit.*, p. 54.

Autour des années 1870, le réseau est achevé. « L'objectif de la Monarchie de Juillet était enfin atteint : un km de voie par km² de territoire. Ce rapport allait être porté à 1,2 km/km² à la veille de la Première Guerre mondiale pour n'en plus bouger ensuite[348] ». Le réseau routier français, très dense, supporte ainsi le trafic jusqu'en 1939[349].

Les reconfigurations de la route par la bicyclette et l'automobile

Avec l'arrivée de la bicyclette et de l'automobile, les routes nécessitent plusieurs reconfigurations. Celles-ci sont nécessaires, car les vitesses vélocipédiques et automobiles diffèrent de celle des précédents usagers. Le passage des usagers sur la route soulève de la poussière. Dans cette optique, en 1902, le Dr Guglielminetti expérimente le goudronnage – un mélange de sable, de gravier et de goudron chaud – d'une route à proximité de Monaco. Plusieurs essais avec différents matériaux sont expérimentés par des ingénieurs et les Ponts et Chaussées. Le goudron finit par triompher comme étant le meilleur revêtement pour les routes. Malgré la présence de parcs automobiles importants au sein des centres urbains, la voirie est dans un état similaire à celui des espaces ruraux[350]. Les rues les plus usitées des cités voient leur pavement réaménagé. Le cyclisme et plus encore l'automobilisme permettent la découverte profonde du territoire français, là où le chemin de fer est limité par ses rails. Ainsi, pour Marcel Proust, l'automobile permet la redécouverte des églises perdues[351].

> « Cet emplacement, l'automobile donne l'impression de le découvrir, de le déterminer nous-mêmes comme avec un compas, de nous aider à sentir d'une main plus amoureusement exploratrice, avec une plus fine précision, la véritable géométrie, la belle "mesure de la terre"[352] ».

Cette idée est d'ailleurs reprise par Octave Mirbeau[353].

---

[348] *Ibid.*, p. 65.
[349] Jean ORSELLI, *op. cit.*
[350] Nicolas SPINGA, *op. cit.*, p. 165-167.
[351] Marcel PROUST, « Impressions de route », *Le Figaro*, 19 novembre 1907.
[352] Marcel PROUST, *Sodome et Gomorrhe*, livre II, Paris, Gallimard, 1988, p. 394 analysé dans Mathieu FLONNEAU, *Les cultures du volant XX^e^-XXI^e^ siècles : essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, 2008, p. 27.
[353] « L'"Auto" et les artistes », *Les Annales politiques et littéraires*, n°1274, 24 novembre 1907, p. 491 dans Hiroya SAKAMOTO, « La genèse des "littératures automobiles" : histoire d'une polémique en 1907 et au-delà », *La voix du regard*, n°19, 2006-2007, p. 40.

L'essor des associations pour l'amélioration du réseau routier

Des mouvements se créent pour modifier le réseau routier. Le TCF est peut-être parmi ces associations celle qui a le plus fort impact. Il finance la construction de multiples sentiers, chemins et portions de route.

L'ACF participe aussi à ces expérimentations. En 1903, la Ligue contre la poussière voit le jour. On y retrouve le docteur Guglielmetti ainsi que le président du TCF, l'AGA et le président de l'ACF, tous unis dans le but de supprimer la poussière sur les routes françaises. Des congrès sont organisés à l'échelle nationale et internationale destinés à encourager la recherche et le partage des connaissances. Paris voit se tenir en 1908 le premier Congrès international de la route qui encourage le goudronnage des routes et la plantation d'arbres le long des routes nationales[354] – un décret en 1911 veillera à interdire l'abatage prématuré. En 1909, l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR) se veut être un lieu d'échanges annuels traitant de la voirie et de transport[355]. Pour les techniciens des Ponts et Chaussées, il s'agit de valoriser, à l'extérieur de la France, l'expertise qu'ils possèdent en matière d'aménagement des infrastructures routières.

La hiérarchisation du réseau routier français

Le réseau routier est organisé en quatre grandes catégories. Ces dernières sont créées en fonction du nombre de véhicules circulant sur ces voies et des intérêts stratégiques de celles-ci. Les routes nationales ou impériales, les plus usitées, dépendent du ministère des Travaux publics et sont subventionnées par l'État. Les routes départementales sont sous la tutelle des Ponts et Chaussées, qui sont aussi responsables des canaux et de quelques services vicinaux, et elles sont administrées par les départements. Les chemins de grande communication (CGC) dépendent du département et des communes traversées. Enfin, les chemins vicinaux et la voirie communale sont sous la responsabilité des communes.

[354] F. LE GAVRIAN, « Le premier Congrès international de la route », *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1908, vol. V, p. 134-135 dans Patrick HARISMENDY, *loc. cit.*, p. 113 ; Sébastien GARDON, « Gouverner la circulation urbaine », *op. cit.*, p. 170 « Avec le soutien du Touring-Club de France et de l'Automobile-Club de France, il [Congrès International de la Route] a rassemblé 1 600 participants de 33 nationalités […] ».

[355] Sébastien GARDON, « Gouverner la circulation urbaine », *op. cit.*, p. 171-172.

Les débuts de la signalisation routière : le rôle des acteurs privés et de l'État

L'automobile amène dans des lieux inconnus et très souvent, la panne automobile suit – ou précède – la panne de direction. Lentement s'élabore une signalisation routière. Le TCF initie l'installation de panneaux de signalisation dès 1895 : il s'agit de signaux écrits de dangers types[356]. Suffisamment simplifiés, ils sont lus plus rapidement qu'avec du texte par les usagers. André Michelin, qui s'est engagé à offrir le *Guide Michelin* dès 1900, puis des cartes routières dès 1905, participe à la campagne de signalisation engagée par le TCF[357]. Il finance ainsi les plaques apposées à l'entrée et à la sortie des agglomérations ; par ailleurs, en 1912, il lance une pétition pour la numérotation des routes et l'inscription de cette dernière sur les bornes routières. Le numérotage des routes est initié dès 1912[358]. Jusqu'à la fin du conflit mondial, la signalisation a pour but d'« avertir des obstacles de la route », de « signaler les entrées des villages » et de « fournir des indications de direction » [359]. Lors du premier congrès international des routes en 1908, quatre panneaux sont officialisés : il s'agit de signaux d'obstacle : cassis, virage, passage à niveau et croisement[360]. À partir de 1910, l'État s'implique dans la fabrication de panneaux de signalisation, tandis que l'Office national du tourisme, créé sous la poussée du TCF[361], développe la signalisation touristique. Enfin, en 1913, la généralisation du numérotage des routes est décidée, ce qui permet d'homogénéiser le territoire. À cela s'ajoutent les bornes kilométriques des routes nationales qui donnent des indications comme le nom, la distance des localités rencontrées et le numéro de la route.

Malgré les efforts fournis par les associations anciennes ou nouvellement créées, les clubs automobiles, l'État et certaines personnalités, en 1914 les travaux relatifs au réseau routier sont insuffisants : « […] alors que le trafic automobile augmente, le budget prévu pour l'entretien des routes diminue. En effet, le budget moyen d'entretien

[356] ADR, Signalisation, 77W603, Série W – Travaux publics.
[357] Voir : Stephen L. HARP, *Michelin : publicité et identité culturelle dans la France du XX^e siècle*, Paris, Belin, 2008 ; Georges RIBEILL, « Du pneumatique à la logistique routière, André Michelin, promoteur de la révolution automobile », *Culture technique*, n°19, mars 1989, p. 196-201.
[358] ADR, Signalisation, 77W598, Travaux publics, série W, « Le numérotage des routes », *La vie automobile*, n°12, 28 septembre 1912.
[359] Marc DESPORTES, *op. cit.*, p. 229.
[360] Georges REVERDY, *Les routes de France du XX^e siècle (1900-1951)*, Paris, ENPC, 2007, p. 26 ; Marina DUHAMEL, *Un demi-siècle de signalisation routière : Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France 1894-1946*, Paris, Presses de l'ENPC, 1994, p. 31.
[361] Jean ORSELLI, « Le Touring-Club : association évergétique, association d'usagers de la route ou association de tourisme? », *Pour mémoire*, N°10, hiver 2011-2012, p. 86-99.

par kilomètre de route est inférieur en 1914 à celui de 1880[362] ». La Première Guerre mondiale ralentit considérablement les améliorations apportées au réseau routier : plusieurs routes ou parties de route sont à reconstruire. De plus, les administrations responsables de la voirie ont subi de multiples pertes humaines.

Canada : un réseau routier constitué par l'essor de l'automobile

Le réseau routier avant l'automobile : une impasse

Au Canada, la situation du réseau routier est complètement différente. Cela tient en grande partie à l'immensité du pays et à la localisation inégale des populations à proximité des fleuves. Jusqu'au début du XV^e^ siècle, la route est une route d'eau : on utilise les cours d'eau et les fleuves pour se déplacer. Progressivement au XIX^e^ siècle, des routes de terre sont construites pour combler les attentes des Canadiens et pallier les problèmes des routes d'eau. L'arrivée de la route de fer – le chemin de fer – conduit au déclin relatif des routes de terre, alors sous la responsabilité des administrations locales. Avec l'essor des chemins de fer d'est en ouest, le réseau routier prend une direction nord-sud[363].

L'état des routes et des rues varie d'un lieu à un autre[364]. Thomas Wilby, qui a effectué un tour en automobile dans les différentes provinces du Canada, en tire les conclusions suivantes en 1912 :

> "The Canadian road, too, is still generally uncharted and unsignposted – negative conditions suggesting that the touring automobile continues to rank in some quarters as one of those infernal "contraptions" imbued with the spirit of the seven devils or perversity which must be stolidly endured but cordially ignored. In one province the rule of the road is to the right, in another to the left, and there is no talk of bringing about uniformity[365]".

Le plus grand défaut du réseau routier au Canada réside dans son manque flagrant d'uniformité. Cependant, quelques similitudes apparaissent. La plupart des routes ne sont pas pavées ou goudronnées, il s'agit de simples pistes tassées par les allées et venues des usagers de la route. Par grand vent, les routes sont poussiéreuses tandis qu'en cas de précipitations, elles deviennent boueuses et impraticables.

[362] Nicolas SPINGA, *op. cit.*, p. 161-162.
[363] Jean-François LAROSE, « A l'aventure! Les débuts du tourisme routier », *Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec*, n°45, « Feu vert ! Cent ans d'automobile au Québec », 1996, p. 26-29.
[364] Richard K. DOYLE, *loc. cit.*, p. 58.
[365] Thomas WILBY, *op. cit.*, p. xi cité dans Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 26.

« […] jusqu'en 1815, la construction des routes reposa sur les seules corvées – donc sur le travail non rémunérées des classes populaires[366] ». Le réseau des routes et des ponts, leurs constructions et leurs améliorations sont sous la responsabilité du Grand-Voyer. À partir de 1841, la décentralisation est en œuvre, les conseils municipaux ont la charge de la voirie[367]. À l'origine, chaque municipalité paye un entrepreneur pour s'occuper des routes ou bien elle le fait elle-même. Si une automobile vient à traverser la municipalité, elle doit payer une contribution pécuniaire, soit un péage. Selon les vœux de la municipalité, les déplacements se font soit à pied soit à cheval du fait de l'état trop mauvais des routes. Dans les municipalités urbaines, le macadam fait son apparition très tôt, puis il est remplacé par du « gravel ». Alberta Chouinard qui effectue un voyage en automobile vers 1906 depuis Montréal jusqu'à Sainte-Anne-de-Beaupré évoque les chemins en ces termes :

> « on portait des imperméables, s'il y pleuvait un petit peu. On était plein de poussière lorsque l'on arrivait à Ste Anne, sur la tête, on se mettait un voile. Les routes n'étaient pas pavées, elles étaient poussiéreuses ; la poussière des routes, c'était pas trop trop pire[368] ».

Lors des trois à quatre mois d'hiver, les routes sont seulement praticables aux chevaux et aux charrues à neige[369]. Les automobiles, inutilisables, sont remisées en attendant le retour de la belle saison. Les efforts fournis pour améliorer la situation du réseau routier durant la période hivernale s'échelonnent de manières variables selon la position de la municipalité concernée, ses axes de communication et sa faculté à mobiliser des capitaux.

Les pressions des associations vélocipédiques, automobilistes et des bonnes routes

Avec l'essor de la bicyclette et des associations vélocipédiques, plusieurs mouvements se créent pour requérir des routes décentes[370]. Sur le modèle américain[371],

---

[366] John A. DICKINSON & Brian YOUNG, *op. cit.*, p. 50.
[367] BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « L'aide provinciale dans l'amélioration des routes », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 290.
[368] BANQ, mémoire d'une époque, DVD n°1852, fiche de référence 82-107, entretien avec Alberta Chouinard de Montréal.
[369] Deborah STEWART, *loc. cit.*, p. 10.
[370] Glenn B. NORCLIFFE, *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto & Buffalo, University of Toronto Press, 2001, chapter five "Bad Roads, Good Roads"; Anita RUSH, "The Bicycle Boom of the Gay Nineties: A reassessment", *Bulletin d'histoire de la culture matérielle*, 18, automne 1983, p. 1-12.

ils se rassemblent en associations appelées : Association des Bonnes Routes – *Good Roads Associations*. L'Association des Bonnes Routes d'Ontario ou *Ontario Good Roads Association* (ABRO ou OGRA) est une des premières à voir le jour en 1894[372]. Cette association regroupe des cyclistes, des cultivateurs progressistes, des municipalités et des industriels de l'automobile et du cycle[373]. Son objectif est de promouvoir la construction de routes de qualité dans la province dans un but économique. L'ABRO est à l'origine de la création du ministère de la Voirie d'Ontario en 1916[374]. En 1911, la *Canadian Highway Association* est créée par A. E. Todd[375]. Cette dernière fait pression auprès du gouvernement pour qu'il construise une route transcontinentale – la future Transcanadienne. À partir de 1914, les différentes associations des bonnes routes se fédèrent à Montréal : c'est la naissance de l'Association Canadienne des Bonnes Routes (ACBR) ou *Canadian Good Roads Association* (CGRA)[376].

> « L'ACBR est une association non politique, sans but lucratif et qui recrute ses membres parmi les dirigeants des différentes provinces et parmi les hommes d'affaires en vue, qui ont un intérêt commun pour l'amélioration, la sécurité et l'économie du réseau routier du pays[377] ».

Cette institution encourage le développement d'un réseau routier de qualité à l'échelle nationale. Dans la foulée, elle diffuse aussi les législations qui ont trait à la route. Le premier Congrès de l'ACBR a lieu à Montréal du 18 au 23 mai 1914 ; sont abordés la législation automobile, les questions techniques de pavage, le mouvement des bonnes routes, les méthodes et les associations dans d'autres pays.

Le rôle de la province de Québec est particulièrement déterminant au sein de l'ACBR. Entre 1914 et 1961, la province accueille 12 conférences de l'ACBR ; elle fait

---

[371] Entre autres : Philip P. MASON, "The League of American Wheelmen and The Good-Roads Movement, 1880-1915", Ph. D. dissertation, Ann Arbor, University of Michigan, 1957; Peter J. HUGILL, "Good roads and the automobile in the United States 1880-1929", *Geographical Review*, vol. 72, n°3, (Jul. 1982), p. 327-349.

[372] N. M. Wightman & W. R. Wightman, "Road and Highway Development in North-Western Ontario, 1850 to 1990", *Canadian Geographer*, 36, n°4, 1992, p. 366-380.

[373] Gerald T. BLOOMFIELD, "Introducing the Automobile to Wellington County, 1901-1923", *Wellington County History*, vol. 22, 2009, p. 15.

[374] Gerald T. BLOOMFIELD, *loc. cit.*, p. 15.

[375] Todd est un homme d'affaires et promoteur du transport automobile et du tourisme issu de la Colombie-Britannique. Voir sa biographie dans le dictionnaire biographique du Canada en ligne : http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?&id_nbr=8389&&PHPSESSID=ychzfqkvzape&PHPSESSID=ychzfqkvzape, consulté le 19/04/2011.

[376] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 59; R. Collins, *op. cit.*, p. 81.

[377] BANQ, E23, Ministère des Transports, 1960-01-039-76, Association Canadienne des Bonnes Routes, 287, « Congrès annuel de l'Association des bonnes routes », *La Patrie*, 27 septembre 1956.

donc office de pionnière dans la volonté de posséder un réseau routier viable, moderne et entretenu (tableau 7). La ville de Québec est un pôle important puisqu'elle est choisie sept fois comme lieu de congrès ; sans doute du fait de son poids politique de capitale. On peut y voir une volonté particulièrement forte de la part de la ville de doter d'un maillage routier efficace la province. Par ailleurs, la présence, lors de l'ouverture des congrès au Québec, de l'archevêque ou d'un de ses représentants montre que ces derniers souhaitent le développement de la voirie dans la province[378]. Ils y voient un facteur propice à l'essor du catholicisme au Québec.

Tableau 8 : Nombre de conférences de l'ACBR par province entre 1914 et 1961

Provinces	Nombre de conférences de l'ACBR
Québec	12
Ontario	11
Nouvelle Ecosse	3
Colombie-Britannique	3
Alberta	4
Prince Édouard	2
Saskatchewan	2
Nouveau-Brunswick	3
Manitoba	2

Source : Congrès et exposition de l'Association des transports du Canada - Planificateur de délégué ; Association des transports du Canada, 2011, p. 20-23.

Les Québécois ont assisté à une conférence sur l'AIPCR présentant son organisation, son utilité et son rôle : conférence importante, car la province de Québec et l'AIPCR vont se rapprocher onze ans plus tard. Lors du congrès de l'ACBR en 1916, un orateur, M. Lévesque, législateur, fait le constat suivant :

> « Il y a plus de trois cents ans que notre province est ouverte à la civilisation, et pourtant tout le travail accompli chez nous, en matière de bonne voirie, l'a été en ces dernières années[379] ».

[378] BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « Rapport du Troisième Congrès Canadien et International des Bonnes Routes, du 6 au 10 mars, 1916 », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 282.
[379] BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « L'aide provinciale dans l'amélioration des routes », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 290.

Pour appuyer ces propos, il indique que les dépenses pour l'amélioration du réseau routier sont passées de 75$ en 1894-1895 à plus de quatre millions en 1913-1914. En 1916, l'ACBR souhaite voir le gouvernement fédéral « […] considérer la construction de routes nationales et fournir de la sorte du travail à nos soldats à leur retour de la guerre ; c'est à la fois un devoir national et patriotique[380] ».

Malgré les efforts produits par les multiples organismes, les pouvoirs publics s'engagent lentement dans le domaine de la voirie pour deux raisons : d'une part, le nombre assez faible d'automobiles entre 1890 et 1910 ; d'autre part, le conflit mondial de 1914-1918 auquel le Canada participe[381]. Cela n'empêche pas la province de construire en 1910, « [l]a première route interurbaine bétonnée au Canada […], un tronçon de quelque seize kilomètres entre Montréal et Saint-Rose (aujourd'hui intégrée à Laval)[382] ». Elle instaure, la première au Canada, un département de la voirie en 1914. Dans le domaine de la voirie, la province de Québec fait donc office de pionnière. À l'échelle du pays, 1919 marque le tournant dans la politique de la voirie : le *Canada Highways Act* alloue 20 millions $ pour aider les provinces dans la construction d'un réseau routier.

La France et le Canada présentent des situations distinctes quant au réseau routier et à son évolution. La France s'appuie sur une politique de voirie déjà existante avant le déploiement de l'automobilisme. Néanmoins, les actions entreprises ne sont pas suffisantes et une partie d'entre elles sont annulées par la Première Guerre mondiale. Au Canada, les institutions et les organismes sont lents à se structurer du fait de l'inexistence d'un réseau routier qui s'édifie avec l'automobile. Finalement, les deux pays, en 1919, initient une politique de la voirie, mais celle-ci n'a pas encore produit, ou bien peu, de résultats.

Ainsi, les deux pays suivent des trajectoires différentes : la France initie les débuts de l'automobilisme à l'échelle internationale puis se voit détrônée, tandis que le Canada est grandement influencé et dépend de son voisin américain. L'étalement de

[380] BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « Séance de l'assemblée annuelle de l'association des bonnes routes de la puissance », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 343.
[381] Donald F. DAVIS, *loc. cit.*
[382] Larry MCNALLY, « Routes, rues et autoroutes » dans Norman R. BALL (dir.), *Bâtir un pays : histoire des travaux publics*, Montréal, Boréal, 1988, p. 52-53.

l'automobilisation se fait de manière différente : en France, l'automobile reste un objet de luxe jusqu'en 1914, tandis qu'au Canada, l'élargissement de la possession s'effectue dans les années 1909-1910 avec le modèle T d'Henry Ford[383]. Cet état de fait amène les clubs automobiles à prendre des directions dissemblables. En France, les clubs s'engagent vers la démocratisation des usages de l'automobile, tandis qu'au Canada, les clubs défendent en premier lieu leurs membres. Malgré ces différences, les deux pays se retrouvent sur deux thématiques : la voirie et les réactions anti-automobilistes. La multiplication des automobilistes nécessite un réaménagement de la voirie en France et au Canada. La France est pionnière face au Canada grâce à son patrimoine et les associations actives dans le domaine de la voirie. De son côté, le Canada, avec un réseau routier peu développé, a tout à créer. Finalement, en 1919, les réseaux routiers français et canadien sont tous deux inadaptés à l'automobile : le premier est bien plus développé que le second, mais dans les deux cas la question des chaussées poussiéreuses demeure.

[383] James J. FLINK, "Henry Ford and the Triumph of the Automobile" in Carroll W. PURSELL, *Technology in America: A History of Individuals and Ideas*, Cambridge, Mass., and London, The MIT Press, 1990, p. 177-189.

Chapitre 2 :
LES DÉBUTS DE L'AUTOMOBILISME DANS LA RÉGION DE QUÉBEC ET DANS LE RHONE

> « Au début, l'espace domine tout ; il se déploie sans contrainte et submerge l'homme de son immensité. Puis, peu à peu, il est conquis, les distances sont vaincues, mises au pas, ou plutôt, de plus en plus, à la roue… L'espace devient praticable[384] ».

Il s'agit ici de remonter aux racines de l'automobilisme et ainsi mieux analyser et expliquer les phénomènes qui en découlent. Nous reprendrons simplement l'ordre d'énonciation de la partie précédente en l'appliquant à nos deux territoires – le département du Rhône et la région de Québec. Nous nous attacherons tout d'abord à l'étude de l'industrie automobile, puis nous verrons l'apparition des premiers automobilistes et des premières associations qui soutiennent l'automobilisme. Ensuite, nous essayerons d'évaluer le poids de l'anti-automobilisme au sein des deux territoires. Enfin, nous présenterons l'évolution du réseau routier.

L'industrie automobile dans le département du Rhône et dans la région de Québec

Le Rhône comme épicentre de l'industrie automobile en province

> « L'industrie automobile n'est pas née à Lyon […][385] »

Lyon, centre de l'industrie automobile de province

« Le plus important centre de province est Lyon, où Rochet-Schneider puis, après 1905, Berliet dominent une demi-douzaine de firmes[386] ». Le parc industriel automobile lyonnais se compose d'une multitude d'artisans et de constructeurs automobiles[387]. On trouve ainsi de grands noms tels que Berliet, Rochet-Schneider, La Buire, Cottin-Desgouttes, Pilain[388], Luc Court. Des noms, très vite disparus, refont surface tels qu'Audibert et Lavirotte – qui sont considérés comme les premiers

[384] Eugen WEBER, *op. cit.*, p. 239.
[385] Gilbert GARRIER & Bernard PIVOT (dir.), *Le Rhône et Lyon de la préhistoire à nos jours*, St-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1987, p. 273.
[386] Patrick FRIDENSON, *op. cit.*, p. 28.
[387] Pierre-Lucien POUZET, *La grande aventure de l'automobile lyonnaise*, Châtillon-sur-Chalaronne, Éd. de la Taillanderie, 2006, p. 29-66.
[388] Gérard CHAUVY, « Pilain franchit le Puy », *Le progrès : le journal de Lyon et du Rhône*, 12 août 2002 : Pilain débute à Paris sous la direction de Serpollet avant 1890. En 1902, il crée la Société des automobiles Pilain à Lyon et produit plusieurs modèles d'automobile. Toutefois, l'entreprise ne résiste pas à la guerre et disparaît en 1920.

constructeurs lyonnais[389]. C'est à Lyon qu'apparaît le premier poids lourd utilisé en France : le train Scotte[390]. Faire l'histoire des industriels lyonnais pourrait en soi faire l'objet d'une thèse. Dans le cadre de notre étude, nous nous restreignons à quelques exemples révélateurs.

Les deux firmes dominantes à Lyon sont Rochet-Schneider et Berliet. Édouard Rochet et Théodore Schneider fondent, en 1889, la firme industrielle Rochet-Schneider[391]. Avec leur devise : « Avant, toujours avant ! Lion le meilleur », ils se dédient d'abord au cycle, puis à l'automobile à pétrole. Durant les années 1880-1890, Marius Berliet s'intéresse au monde automobile tout en travaillant dans l'entreprise familiale de soierie. Après la mort de son père, il achète une propriété à Lyon et commence la construction d'automobiles en 1899[392]. Vers 1902, Berliet absorbe Audibert-Lavirotte et prend ainsi une place prédominante dans le paysage industriel automobile. Dès 1904, Berliet se lance dans la construction des camions et des autocars ; camions qui vont alimenter la Voie sacrée lors du conflit de 1914-1918.

Un autre pôle : Villefranche-sur-Saône et des entreprises de tracteurs

Lyon n'est pas la seule ville du département à accueillir l'industrie automobile. Villefranche-sur-Saône présente un industriel reconnu : Victor Vermorel. Ce dernier, spécialisé dans la métallurgie, construit des automobiles entre 1898 et 1930. Bâtissant une entreprise familiale, il collabore avec François Pilain, un autre spécialiste de l'automobile de 1898 à 1901[393]. L'influence de l'entreprise dépasse le département lorsque des agences Vermorel sont ouvertes à Paris et à Marseille en 1909-1910. Avec l'irruption du conflit, l'entreprise diversifie sa production en proposant des véhicules utilitaires – des camions et surtout des camionnettes. Avec la mort de ses parents et la crise économique de 1929, Victor Vermorel ferme son entreprise automobile et s'engage dans la motorisation de matériels agricoles[394].

---

[389] Fondation de l'Automobile Marius Berliet (FAMB), Paul MEYOT, « Les origines de l'industrie automobile à Lyon », p. 35-36.
[390] FAMB, Pault MEYOT, *loc. cit.*, p. 43-44.
[391] Pierre-Lucien POUZET, *Rochet-Schneider, un grand constructeur d'automobiles à Lyon : 1889-1960*, Lyon, Éd. lyonnaises d'art et d'histoire, 1993.
[392] Jean PERILHON, « Berliet garde le témoin », *Le tout Lyon et le moniteur judiciaire réunis*, 27 juillet 1993, p. 7.
[393] Guy CLAUDEY, *Les automobiles Vermorel : 1898-1930*, Villefranche-sur-Saône, Maison du patrimoine, 2000, p. 23.
[394] Guy CLAUDEY, *op. cit.*, p. 36.

Le Rhône compte aussi des entreprises dédiées à la fabrication de tracteurs. « […] [L]a maison Sabatier, dont l'atelier de St-Rambert d'Albon produit, depuis 1929, la « Pratique » […] ou encore les Établissements Patissier (tracteur Energic) qui avec quelques autres firmes (Reymond, Gardette) ont fait de Villefranche-sur-Saône une petite capitale du tracteur-vigneron[395] ».

Le Rhône est donc un centre industriel automobile important qui est aussi précurseur en termes d'innovation technique vis-à-vis de Paris. Le centre urbain de Lyon regroupe une multitude d'industriels qui s'appuient sur son assise géographique et historique[396]. Dans la région de Québec, la situation est sensiblement différente.

L'absence d'industrie automobile dans la région de Québec

> « […] l'industrie de l'automobile est entièrement localisée dans l'Ontario, n'est-ce pas là plutôt une anomalie ? »[397]

La rencontre manquée avec l'industrie automobile

Les vélocipédistes sont présents comme en témoigne l'association du *Quebec Bicycle Club*, ainsi qu'une industrie dédiée à la bicyclette localisée sur la rue Saint-Jean. Il existe donc une minorité d'artisans évoluant dans le monde du cycle et de l'automobile.

Pourtant, la région de Québec n'est le siège d'aucune industrie automobile[398]. Les industriels visent la clientèle anglophone ; ils n'ont donc aucun intérêt à s'installer dans la région francophone de Québec. De plus, la région de Québec est assez éloignée de l'influence américaine comparativement à Montréal. Enfin, elle est essentiellement rurale et conservatrice ; par conséquent, les clients potentiels ne sont pas nombreux.

Une économie automobile de second plan

Quoi qu'il en soit, l'absence d'industrie automobile ne constitue pas une faiblesse – toutes proportions gardées. La plupart des voitures sont importées sous la

---

[395] Jean BIENFAIT, « L'industrie du tracteur agricole en France », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 34, n°3, 1959, p. 209.
[396] Éric FAVRE, « Audibert & Lavirotte : au bonheur des gones », *Gazoline*, septembre 1991, p. 1.
[397] J.-R. ROUSSO, « Une industrie canadienne qui promet beaucoup : l'Automobile », *Actualité Economique*, 4 :4, août 1928, p. 88.
[398] John A. DICKINSON & Brian YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec*, Québec, Septentrion, 2003, p. 314.

forme de pièces détachées. Il faut donc des mécaniciens et des professionnels habiles tels les forgerons et les maréchaux-ferrants pour assembler les automobiles.

Vis-à-vis de l'industrie automobile, les deux territoires sont radicalement opposés. D'un côté, nous avons un puissant centre industriel, Lyon, secondée par Villefranche-sur-Saône. De l'autre, l'absence d'industriels de l'automobile. L'absence d'industrie automobile dans la région de Québec n'est pas un obstacle dans la mesure où les influences américaines et ontariennes sont fortes. La présence ou non de l'industrie automobile indique d'une part que le lieu en question est stratégiquement bien placé. D'autre part, il indique explicitement l'existence d'un vivier de clients intéressés par l'automobile. Quels sont les premiers automobilistes et les réactions qu'ils ont suscitées ?

Les premiers automobilistes et les premières organisations automobiles

Les automobilistes : entre élitisme et démocratisation de la possession

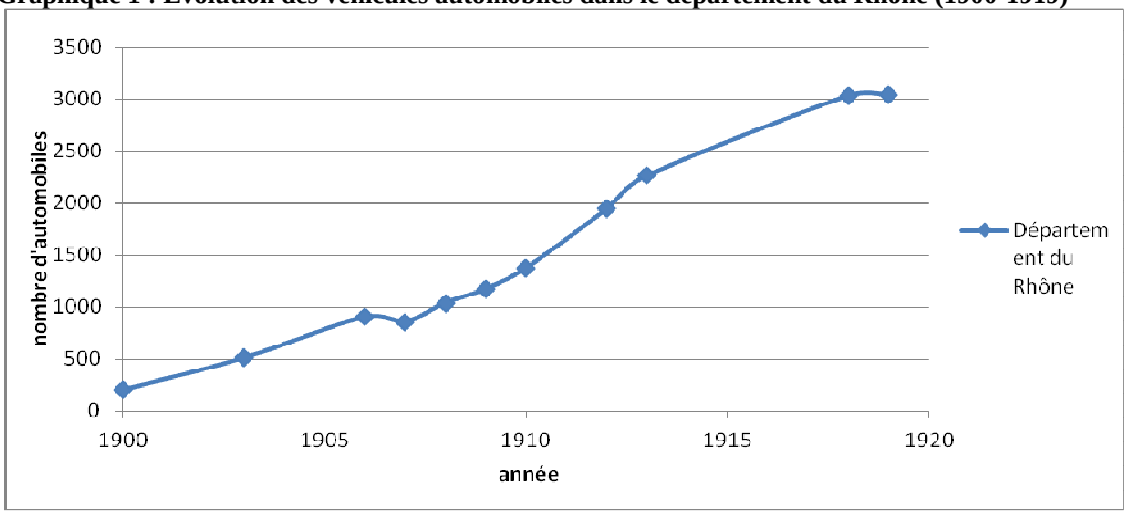
> « […] Valéry Larbaud me disait un jour : « Les automobilistes appartenaient comme à une seule grande famille et quand on se croisait sur les routes, on se saluait ! » Paul Morand, sur l'automobile en 1900[399]

Dans le Rhône : l'automobile de quelques-uns

Dans le département du Rhône, le premier automobiliste est Jean Villy[400]. Industriel et maire d'Amplepuis entre 1890 et 1905, il acquiert le 13 mai 1891 une Panhard. Il s'agit donc d'un individu issu de la classe aisée ayant les moyens financiers d'acheter une automobile. Il est curieux que le premier propriétaire d'automobile ne soit pas un Lyonnais. À cela, nous ne pouvons que formuler des hypothèses : nous pouvons l'attribuer au dynamisme de l'industrialisation rurale, dans un bourg très actif dans le secteur textile, mais très isolé. Pour la période qui nous concerne, le parc automobile du département connaît une évolution constante entre 1900 et 1919, hormis en 1906-1907 (graphique 1). À l'échelle nationale, le département du Rhône possède un parc automobile important.

[399] « L'automobilisme en Amérique : grandeur et déconfiture » avec Mathieu Flonneau, Concordance des temps, *France Culture*, 12 septembre 2009, 10-11 heure.
[400] BML, Paul MELOT, « … Premiers automobilistes lyonnais », *Revue de l'Automobile-Club du Rhône*, n°3, mars 1996, 950957, p. 67.

Graphique 1 : Évolution des véhicules automobiles dans le département du Rhône (1900-1919)



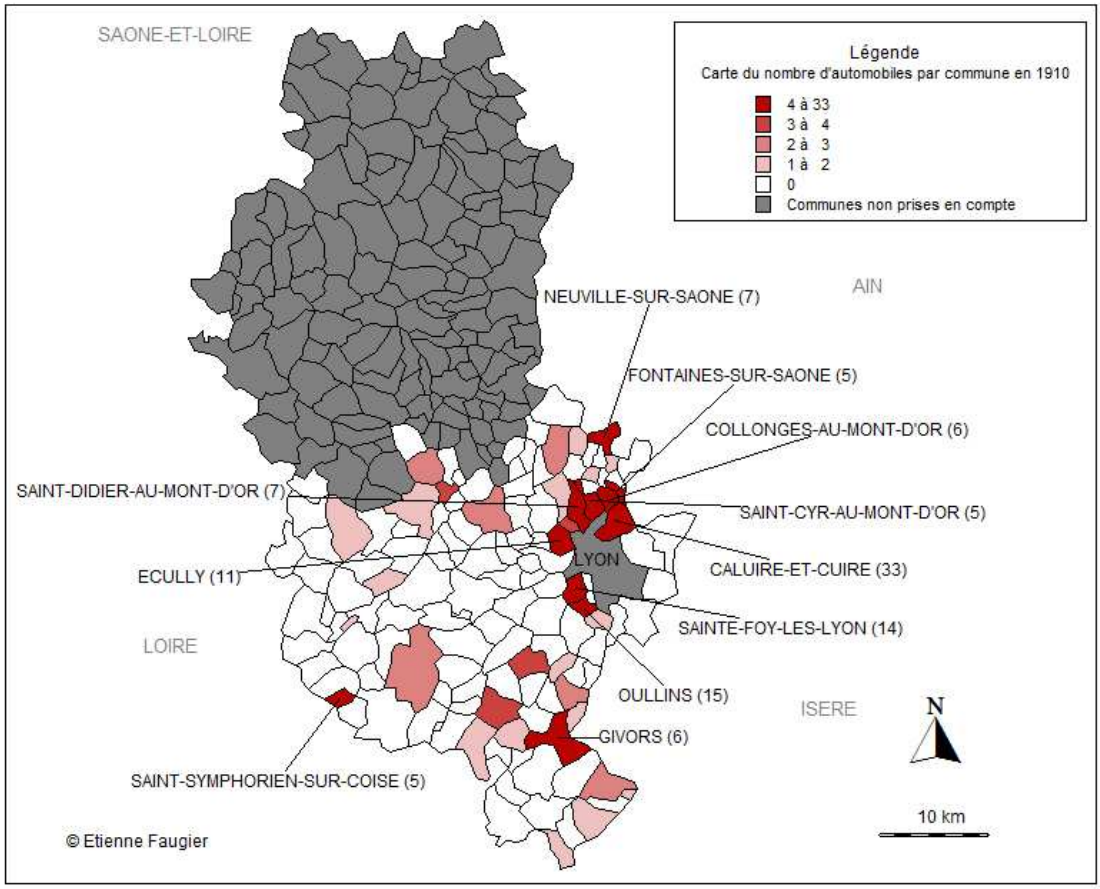
Source : FAMB, dossiers statistiques

Lyon tend à prendre une place considérable dans le parc automobile du département par la suite[401]. « Il existait, à la fin de 1900, 220 voitures automobiles dans le Rhône, dont presque 200 à Lyon. Ce chiffre avait doublé au cours de 1901 et l'on dénombrait plus de 500 voitures dans le département dont les 4/5es à Lyon[402] ». Cela s'explique par la concentration des industries automobiles dans la ville et sa périphérie. L'automobile, à la Belle Époque, étant un bien de luxe, cela signifie que les populations aisées habitent Lyon dans leur grande majorité. La tenue du premier Salon du cycle et de l'automobile en 1900 à Lyon, sous l'égide du constructeur automobile Théodore Schneider et des représentants de l'industrie du cycle en est l'illustration[403].

En 1910, la majorité des automobilistes se localisent dans les communes en périphérie de Lyon et dans la vallée du Rhône (carte 3). La commune possédant le plus d'automobiles – Lyon exclue – est Caluire-et-Cuire avec 33 possesseurs. Elle bénéficie de l'influence de Lyon en étant située à sa périphérie. Le réseau routier possède un fort effet structurant sur la possession automobile. À l'inverse, les régions montagneuses, à l'ouest, ralentissent la progression de la motorisation.

[401] Catherine PELLISSIER, *Loisirs et sociabilités des notables Lyonnais au XIX^{e} siècle*, tome 1, Lyon, Ed. lyonnaises d'art et d'histoire, Presses universitaires de Lyon, 1996, p. 216.
[402] BML, Paul MELOT, « 1902-1952 : Où en était l'automobile à Lyon il y a cinquante ans », *Revue de l'Automobile-Club du Rhône*, n°3, mars 1936, 950957, p. 34.
[403] Gérard CHAUVY, « 1899 : le premier salon lyonnais de l'automobile », *Le progrès : le journal de Lyon et du Rhône*, 10 août 2002.

Carte 3 : Nombre d'automobiles par commune dans le département du Rhône en 1910



Source : ADR, 2PP[404].

Une présence forte d'automobilistes dans la région de Québec

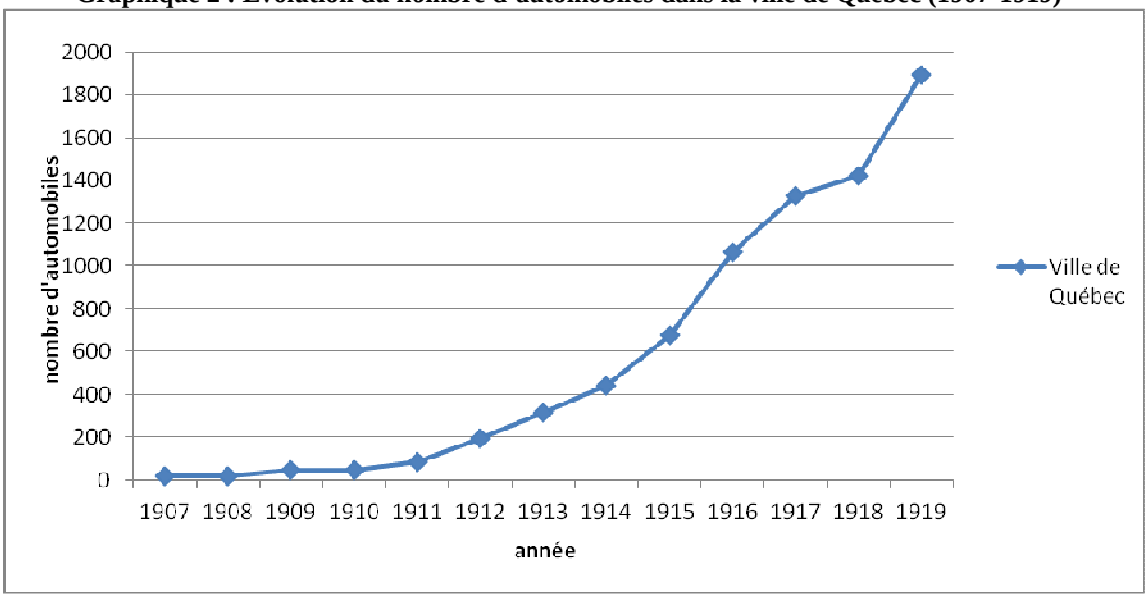
Dans la région de Québec, le premier automobiliste apparaît en le 4 juin 1897. Il s'agit par ailleurs du premier automobiliste dans la Province. Henri-Edmond Casgrain occupe la profession de chirurgien-dentiste sur la rue Saint-Jean à Québec[405]. À l'instar du pionnier dans le Rhône, il fait partie de l'élite bourgeoise. Paradoxe, le premier automobiliste est francophone, alors que les publicités automobiles s'adressent en priorité aux anglophones[406]. Cette particularité peut être expliquée par les voyages du docteur Casgrain aux États-Unis et par sa personnalité avant-gardiste. L'acquisition de ce véhicule constitue un objet de distinction sociale vis-à-vis des Québécois, mais surtout face aux anglophones présents à Québec. Il acquiert une automobile de la marque Léon Bollée, expédiée en pièces détachées depuis la France ! La présence d'une

[404] Pour l'arrondissement de Villefranche, les documents manquent à l'appel.
[405] Cf. : sa biographie dans le Dictionnaire biographique du Canada en ligne : http://www.biographi.ca/009004-119.01-f.php?BioId=41399, consulté le 21 avril 2011 ; Jean-François CLICHE, « Il était une fois la première auto à Québec », *Le Soleil*, 27 septembre 2008, p. 28.
[406] Mario MARCHAND, *op. cit.*, p. 16.

automobile de marque française en terre québécoise prouve l'influence et la prédominance de l'industrie automobile française à l'international. On peut aussi y voir un rapprochement culturel entre les deux territoires. La réception de l'automobile par la société citadine de Québec est un succès[407].

Les statistiques portant sur la région de Québec sont inexistantes. L'essor du parc automobile se développe lentement dans la région de Québec du fait du caractère francophone de la population, de l'isolement relatif de Québec par rapport à Montréal et de la taille moyenne de la ville de Québec. Le graphique 2 présente plusieurs phases. De 1907 à 1911, l'automobile est timidement introduite à Québec. De 1911 à 1914, elle augmente sous la poussée de la Ford T[408]. Enfin, de 1914 à 1919, le nombre de véhicules s'accroît considérablement – contrairement au modèle français. Cette hausse s'explique par la baisse du prix du modèle T souhaitée par Henry Ford[409] d'une part et la Première Guerre mondiale qui active l'industrie automobile en Amérique du Nord d'autre part. À l'échelle de la province, l'évolution du nombre d'automobiles est donc lente à Québec.

Graphique 2 : Évolution du nombre d'automobiles dans la ville de Québec (1907-1919)

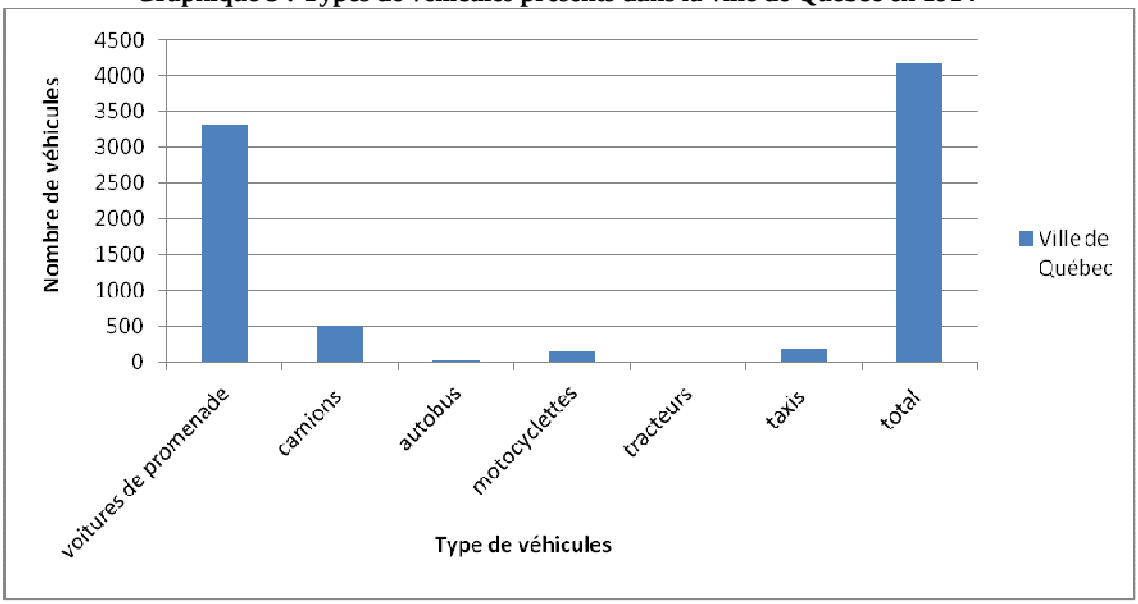


Source : *Annuaire statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1920, p. 380

[407] Archives Municipales de Québec (AMQ), « Une automobile à Québec », *Le Soleil*, 4 juin 1897.
[408] Mario MARCHAND, *op. cit.*, p. 16-17 Ford, dès 1905, rédige des publicités partiellement bilingues ; Jean-François CLICHE, « Il y a 100 ans, le Model T : Québec ne sera jamais plus la même », *Le Soleil*, 27 septembre 2008, p. 26.
[409] Henry FORD, *My life and Work*, Minneapolis, Filiquarian Publishing, LLC., 2006, p. 84.

Dans la ville de Québec en 1914, les automobiles de tourisme et de taxi sont les plus nombreuses. Suivent ensuite une dizaine de camions et de motocyclettes.

Graphique 3 : Types de véhicules présents dans la ville de Québec en 1914[410]



Source : *Annuaire statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1915, p. 539.

Ce tableau souligne donc la suprématie de l'automobile particulière comme véhicule. Cela laisse à penser que l'usage utilitaire des véhicules automobiles émerge à peine puisqu'il y a peu de poids lourds – même si l'automobile peut servir dans certaines occasions de véhicule utilitaire. Le cas du médecin de campagne, un des premiers professionnels à adopter l'automobile, constitue un exemple représentatif. Dans le village de Saint-Jean dans l'Île d'Orléans :

> « [l]e transport était et sera toujours le problème des populations rurales, éparpillées sur de grandes distances. L'hiver apporte le froid et les tempêtes. Le printemps, avec les chemins qui défoncent, est la saison la plus détestable. La carriole paraît douce auprès de cette voiture, caractéristique de l'Île, qu'on appelait « quatre poteaux ». […] en 1915, l'achat de sa première auto ! mobile, une des premières de l'Île, améliora la vie de mon père. La belle saison n'était pas longue. Les chemins demeuraient boueux à l'automne et au printemps, le véhicule s'enlisait, mais tout de même, c'était un progrès[411] ».

Les touristes américains participent de l'automobilisation de la région de Québec. Très tôt, au début du siècle, ils font des incursions en terre québécoise. La course automobile organisée par l'Américain C. J. Glidden, en 1906, constitue la

[410] Un runabout est un véhicule léger découvert, destiné pour les usages quotidiens comme la promenade et pouvant être conduit par une personne seule.
[411] Raymond LETOURNEAU, *Un visage de l'Île d'Orléans : Saint-Jean*, s. n., 1979, p. 176-177.

première irruption dont les médias se font l'écho. Elle regroupe une trentaine d'automobilistes américains partis de Buffalo (New York) pour atteindre Bretton Woods (New Hampshire) en passant par Québec[412]. La volonté des automobilistes américains de parcourir les routes américaines et québécoises repose sur deux motifs. Au premier abord, il s'agit de tester son véhicule et de s'éprouver soi-même au volant. Dans un second temps, il y a aussi le désir d'aller à l'encontre de nouveaux territoires. Cet événement est particulièrement marquant pour la société québécoise qui voit ainsi passer devant ses yeux de multiples automobiles[413].

Avant 1919, la possession de l'automobile dans la région de Québec est démocratisée. Le désir d'automobilité est encouragé par les industries automobiles américaines présentes sur le sol canadien, les médias et les incursions automobiles américaines.

Dans les deux territoires, l'automobilisation croît progressivement. D'un côté, l'automobile se présente comme un bien de luxe qui bénéficie à une minorité dans le Rhône. De l'autre côté, le socle des possesseurs s'est élargi dès 1910-1911 en intégrant les couches moyennes de la population dans la région de Québec. Avant 1920, l'automobile n'est que peu présente dans les deux territoires[414]. Toutefois, cela ne signifie pas qu'elle n'a pas d'influence. Par les clubs automobiles, l'automobile acquiert progressivement une visibilité au sein des sociétés.

<u>Les clubs automobiles : démocratisation des usages contre services aux membres</u>

Les débuts associatifs du monde automobile dans le Rhône : diversifier les usages automobiles

De multiples associations encourageant le tourisme et le cyclisme se créent à Lyon[415] : une section du TCF se constitue en 1900[416]. Le Bicycle-Club de Lyon qui

[412] AMQ, « Une invasion américaine », *Le Soleil*, 21 juillet 1906 & « L'invasion des automobilistes », *Le Soleil*, 23 juillet 1906.
[413] RINGUET (pseudonyme de Philippe PANNETON), « Confidences [Les débuts de l'auto] », dans Gilles MARCOTTE (dir.), *Anthologie de la littérature québécoise : l'âge de l'interrogation 1937-1952*, tome 4, Montréal, l'Hexagone, 1994, p. 122.
[414] Jean-Marie LEBEL, & Alain ROY, *Québec 1900-2000 : le siècle d'une capitale*, Sainte-Foy, Éditions Multimondes, 2000, p. 34.
[415] Catherine PELLISSIER, *Loisirs et sociabilités des notables Lyonnais au XIX^e siècle*, tome 1, *op. cit.*, p. 216.

devient par la suite le *Bicycle Automobile-Club*, créé à la fin du XIX^{e} siècle, promeut les transports dans le département.

La course vélocipédique Lyon-Lagnieu, organisée par le Vélo-Club de Lagnieu le 2 août 1896, constitue la première épreuve à laquelle des automobilistes participent[417]. La présence de l'automobile est minime : six participants sur 140 conduisent des véhicules à moteur, dont quatre automobiles à pétrole. L'année suivante, le bimensuel lyonnais *La Vie Française* organise, sur deux journées, la course Lyon-Uriage-Lyon (300 kilomètres)[418]. L'engagement automobile est plus important : le constructeur lyonnais Rochet et Schneider y participe. En 1899, la course Lyon-Vals-les-Bains est organisée par le vélo-club Valsois, l'UVF et le moto-club de Lyon à laquelle prennent part des automobiles. Progressivement, les courses automobiles tendent à prendre leur indépendance vis-à-vis du vélocipède et du tricycle.

Dans la lignée de l'ACF, à Lyon, se crée, en 1900, l'Automobile-Club de Lyon. Le 15 janvier 1902, l'Automobile-Club de Lyon est refondé est prend le nom d'Automobile-Club du Rhône (ACR)[419]. Il se créé à partir d'un groupe d'une soixantaine d'automobilistes lyonnais. L'ACR, et plus largement les clubs automobiles, sont clairement des groupes de pressions au sens où on l'emploie au XXI^{e} siècle[420]. Par leur réseau et leurs actions qui constituent un répertoire d'action collective[421], ils tentent d'imposer leurs idées dans le domaine de l'automobilisme. Il privilégie une pratique touristique « *en patronnant les hôtels et garages qui consentent des avantages aux membres*[422] », en organisant des circuits, des fêtes (expositions de voitures, bataille de fleurs automobile)[423].

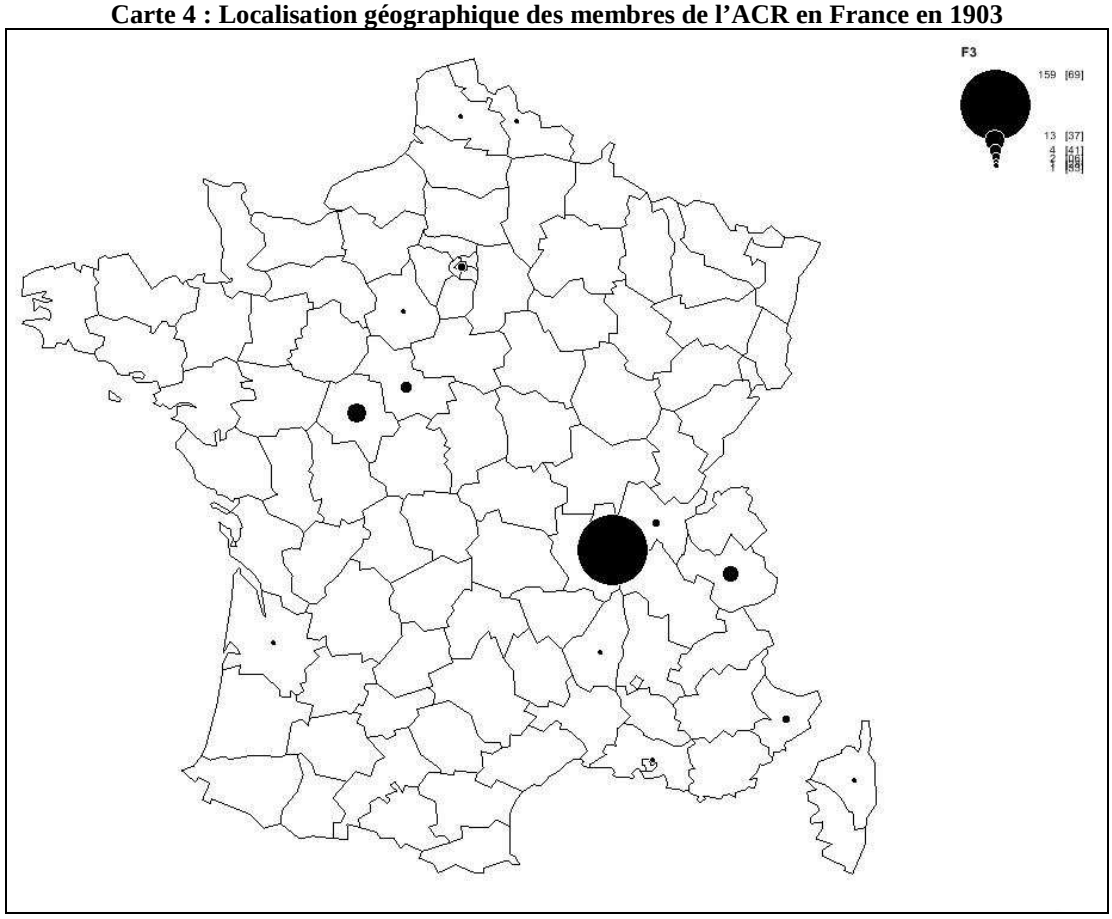
---

[416] Gérard FONTAINES, « Voyager : une pratique culturelle à Lyon des années 1820 aux années 1930 », thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Daniel Rivet, Paris, Université Panthéon-Sorbonne, Paris 1, 1998, p. 409.
[417] FAMB, « Les premières courses régionales d'automobiles », *Berliet informations*, n°74, mars-avril 1959, p. 65-66.
[418] Pour une lecture complète de l'événement, voir : « Notre course d'automobiles Lyon-Uriage-Lyon », *La Vie Française*, n°86, 25 août 1897, p. 241-255.
[419] Voir annexe, chronologie 1 : Présidents de l'Automobile-Club du Rhône (1902-2012).
[420] Jean GARRIGUES (dir.), *Les groupes de pression dans la vie politique contemporaine en France et aux États-Unis de 1820 à nos jours*, Rennes, PUR, 2002.
[421] Charles TILLY, « Les origines du répertoire de l'action collective contemporaine en France et en Grande-Bretagne », *Vingtième-siècle* : revue d'histoire, n°4, octobre 1984, p. 89-108 ; *La France conteste : de 1600 à nos jours*, Paris, Fayard, 1986, p. 541.
[422] ADR, *Revue de l'ACR*, n°2, janvier 1903, PER 1900-1, p. 49.
[423] Catherine PELLISSIER, *Loisirs et sociabilités des notables Lyonnais au XIX^{e} siècle*, tome 1, *op. cit.*, p. 216.

L'ACR est composé de membres d'honneur tels que le préfet du Rhône, le maire de Lyon, le président de l'Automobile-Club de France. À ceux-ci s'adjoignent les membres fondateurs – les personnes inscrites avant le 30 juin 1902 –, des membres actifs, des membres extérieurs, des membres étrangers et des membres pupilles. Parmi les membres les plus influents entre 1902 et 1909, on trouve : Louis et Auguste Lumière pères du cinématographe ; le docteur Alexis Carrel, chirurgien réputé et prix Nobel de médecine ; Charles Winckler, brasseur et fondateur des bières Winckler ; le Vicomte de la Chapelle, constructeur des automobiles Stimula à St-Chamond ; Cyrille Cottin, constructeur des automobiles Cottin-Desgouttes ; Dr Étienne Destot, radiologue et inventeur d'une automobile aérodynamique en 1911 ; Antonin Boulade, pionnier de l'avion et président de l'aéro-club du Rhône, dirige les usines lyonnaise et anglaise du carburateur Zénith ; Émile Lavirotte, Automobiles Audibert & Lavirotte et Marius Berliet des automobiles Berliet. L'adhésion à l'ACR est régulée par des raisons financières[424]. Les membres de l'ACR se recrutent principalement dans la sphère urbaine lyonnaise (70%) comme en témoigne la carte 4. Dans un second temps, ils se recrutent dans le Rhône, puis dans les départements de l'Isère et de la Savoie. Cette carte met en évidence l'aire d'influence du Club à ses débuts : il s'agit d'une aire régionale où Lyon fait office d'aimant.

[424] Catherine PELLISSIER, *Ibid.*, p. 224 « Pour garantir l'homogénéité sociale du recrutement, les annuités sont élevées : 20 F à l'Automobile-Club […] »

Carte 4 : Localisation géographique des membres de l'ACR en France en 1903

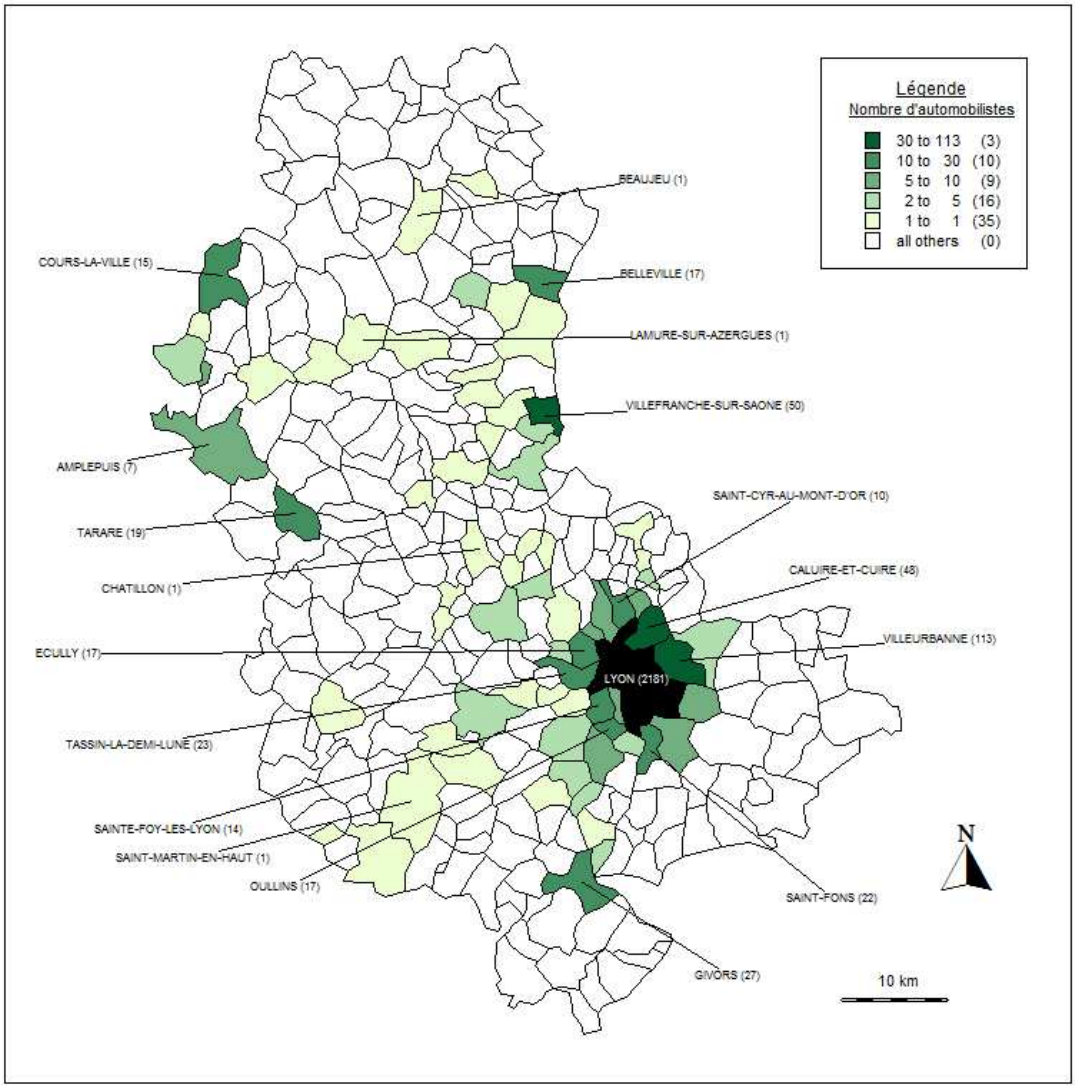


Source : ADR, *Revue de l'ACR*, n°1, février 1904, PER 1900-1, p. 45-56.

Au sein du département du Rhône, les membres de l'ACR se localisent principalement autour de Lyon et de Villefranche-sur-Saône – les deux pôles urbains du département – comme en témoigne la carte 5. Deux exceptions sont difficiles à expliquer du fait de leur situation géographique éloignée de Lyon : la commune de Tarare avec 21 membres de l'A.C.R. et la commune de Cours-la-ville (16) ; il s'agit de deux communes aux populations aisées. On y retrouve des entrepreneurs – Tarare est une commune spécialisée dans l'industrie textile – et d'autres professions ayant les moyens de posséder une automobile et de participer à un club durant leur loisir. Dans le nord, à l'extrême sud-est et globalement dans le centre du département, il n'y a pas de membre de l'ACR ; cela conduit à présenter les membres de l'ACR comme des citadins ou des gens vivant à proximité des villes[425]. Appartenir à un club est soit un moyen de se démarquer des autres classes – la pratique de loisirs que les classes populaires ne se permettent pas –, soit une volonté de promouvoir le système automobile. Ainsi, l'automobile se développe lentement dans les villes en premier lieu, puis dans les campagnes dans un second temps.

[425] Lucien CHANUC, *L'automobile à Bordeaux de 1890 à 1930*, Feret et Fils, Bordeaux, 1979, p. 23.

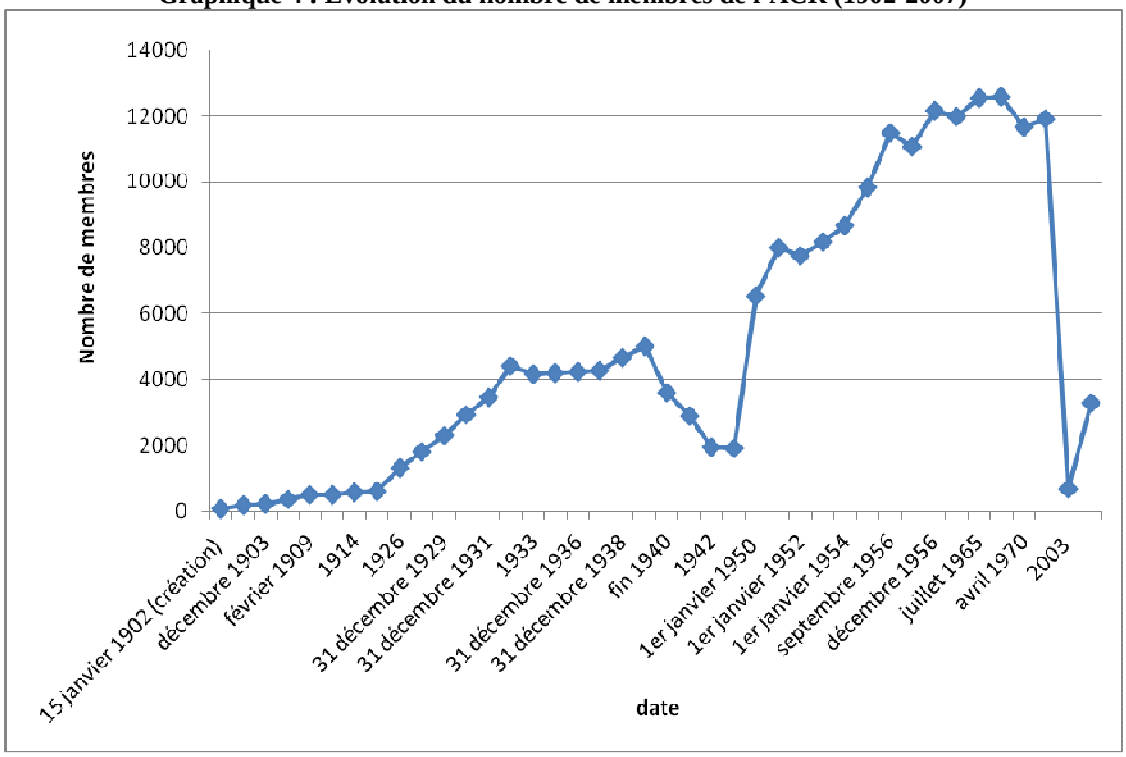
Carte 5 : Répartition des membres de l'ACR dans les communes du Rhône en 1931



Source : ACR, *Annuaire de l'ACR*, Lyon, ACR, 1931.

L'évolution du nombre de membres de l'ACR entre 1902 et 1960 peut se découper en cinq phases (graphique 4). Le premier moment, de 1902 à 1920, lorsque l'effectif de l'ACR augmente très lentement passant de 60 membres à 613, témoignant des débuts élitistes de l'automobilisme. De 1926 à 1932, le cercle de membres s'élargit du fait de la relative démocratisation de l'automobile durant l'Entre-deux-guerres ; l'ACR comprend plus de 4 400 membres en 1932. À partir de 1932-1933, le nombre de membres décline sans doute sous l'effet de la crise économique ; il évolue lentement pour atteindre 5 000 membres à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Le conflit mondial et ses conséquences déciment l'ACR : on dénombre 1 900 membres en 1943. Le retour à la paix et l'essor des Trente Glorieuses regonflent le milieu associatif du club ; on compte à l'octobre 1957, 12 000 membres.

Graphique 4 : Évolution du nombre de membres de l'ACR (1902-2007)



Source : Sébastien GARDON, « Gouverner la circulation urbaine », *op. cit.*, p. 72-73.

L'ACR se lie avec les autres clubs automobiles géographiquement proches : il s'agit de ceux de l'Ain, de l'Ardèche, de la Drôme, du Haut-Jura, du Mont-Blanc et de la Savoie. En 1911, se fonde l'Union Automobile de Lyon et du Sud-Est (UALSE). Le but de cette association est de développer, à l'échelle du département et de la région du Sud-Est :

> « 1° […] le sport et l'industrie automobile sous toutes leurs formes : courses concours, publications et conférences, tourisme, services de transport, protection des routes, patronage d'industries automobiles d'utilité publique ou locale d'hôtels, garages, fournisseurs ; 2° [d]e créer, entre ses adhérents, des liens d'amitié et de solidarité, de leur fournir tous les renseignements possibles, de leur donner son appui moral ou effectif pour la défense de leurs droits, et, en général, de leur procurer tous les avantages comptables avec son organisation, et ses moyens financiers ou d'actions[426] ».

La lettre de l'UALSE au secrétaire-général pour la police en date du 9 juin 1913 au sujet de la réglementation de la circulation à Lyon constitue une belle illustration des deux objectifs précédemment évoqués[427].

Différents moyens de publicité sont mobilisés. Dès septembre 1902, l'ACR publie sa revue, *Le bulletin de l'Automobile-Club du Rhône*, qui paraît tous les trois

[426] ADR, *Statuts de l'Auto-Club de Lyon et du Sud-Est*.
[427] ADR, Lettre de l'Union automobile de Lyon et du sud-est au secrétaire général : plainte (9 juin 1913), Police de roulage (1809-1926) 4M514.

mois. Par la suite, il change de nom et sa parution varie sensiblement. « Tiré au départ à 800 exemplaires, elle passe à 3 000 exemplaires dès janvier 1906 puis à 6 000 exemplaires en 1932 pour culminer à plus de 10 000 exemplaires dans les années 1950[428] ».

Figure 1 : Les revues de l'ACR (1902-2012)

100 ans de revues de l'ACR :

- le *Bulletin de l'Automobile-Club du Rhône*, publié tous les trimestres de septembre 1902 à décembre 1904 ;
- la *Revue de l'Automobile-Club du Rhône*, publiée tous les deux mois dès février 1905 puis tous les mois à partir de janvier 1906 jusqu'à juillet 1914, puis d'août 1920 à décembre 1945[429] ;
- *Le Carnet de l'ACR*, mensuel publié comme supplément à *L'Action Automobile et Touristique* de janvier 1946 à mars 1950 et comme édition à part d'avril 1950 à octobre 1951 ;
- *Le Carnet de l'Automobile*, mensuel publié de novembre 1951 à décembre 1972, mais seulement de novembre 1951 à décembre 1956 pour le suivi de l'activité du Club ;
- *L'Action Automobile* puis *L'Action Automobile et Touristique*, mensuel national publié à partir de 1936, mais seulement de janvier 1957 à décembre 1982 avec 4 à 8 pages consacrées à l'activité du Club ;
- *Lyon-Auto* fournit des encarts pour l'activité de l'ACR en 1983 ;
- *Rhodania Auto-Moto Loisirs*[430], mensuel publié de janvier 1984 à décembre 1989 ;
- *ACR Magazine*, mensuel puis bimensuel, publié de janvier 1990 à 2002,
- et enfin *Automobile-Club Magazine*[431], mensuel qui existe encore aujourd'hui[432].

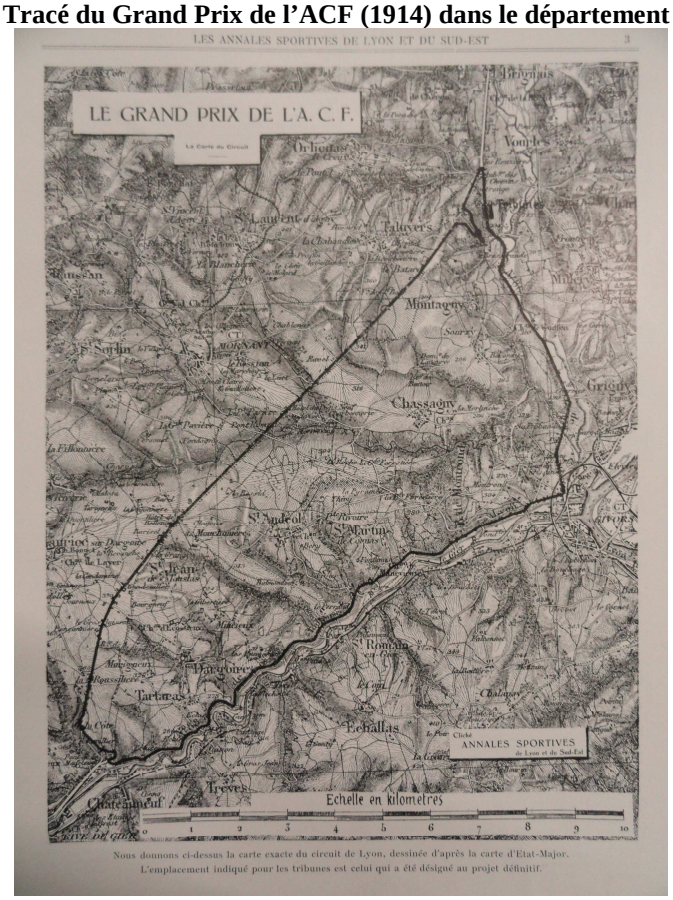
Source : Etienne FAUGIER & Sébastien GARDON, « Le spectacle des transports sur papier. Les revues d'un automobile-club comme lieu de l'automobilisme » dans Mathieu FLONNEAU & Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, p. 249.

Des événements sont organisés par l'ACR : les courses automobiles[433], les voyages touristiques[434], les concours (de tourisme[435], d'appareils mécaniques[436] et

[428] Sébastien GARDON, « Gouverner la circulation urbaine », *op. cit.*, p. 51.
[429] Avec seulement 4 numéros par an pendant la Seconde Guerre mondiale.
[430] Périodique propre au club.
[431] Qui comprend des pages spéciales consacrées aux activités de l'ACR.
[432] À partir de 2003 et la fusion de l'ACR dans Automobile-Club Action +, les membres de l'ACR reçoivent *l'Automobile-Club Magazine* (trimestriel, tiré à 38 000 exemplaires) et *L'automobiliste* (mensuel).
[433] Voir Pierre-Lucien POUZET, *Les voitures Rhône-Alpines dans les compétitions jusqu'en 1914*, Cahier technique de la Fondation Marius Berliet, Fondation Marius Berliet, Lyon, 1986, p. 1-156 ; FAMB, « Concours de lanternes de l'ACR », *La France automobile*, n°12, 21 mars 1903, p. 189 ; ADR, *Revue de l'ACR*, n°3, Mars 1929, PER 1900-3, p. 23 ; BML, *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1910, 950957.
[434] ADR, *Revue de l'ACR*, n°3, mai 1903, PER 1900-1, p. 73 ; *Revue de l'ACR*, n°1, février 1904, PER 1900-1, p. 15-18.
[435] ADR, *Revue de l'ACR*, n°1, septembre 1902, PER 1900-1, p. 21-24.
[436] ADR, *Revue de l'ACR*, n°2, janvier 1903, PER 1900-1, p. 49 ; ADR, *Revue de l'ACR*, n°5, novembre 1905, PER 1900-1, p. 273-278.

d'encouragement[437]), les conférences et les réunions qui ont lieu au siège de l'ACR à Lyon. C'est ce que C. Pellissier appelle la « sociabilité vagabonde[438] ». Les campagnes du Rhône accueillent les événements de l'ACR, car en ville, il n'y a pas beaucoup de place pour circuler à cause des tramways et des piétons. Les campagnes servent donc de terrains d'expérimentation pour les automobilistes. Le Grand Prix de l'ACF se dispute dans le département du Rhône le 4 juillet 1914[439]. Il s'agit d'un triangle de 37,631 km – à parcourir vingt fois – soit une distance totale de 752 km. Le circuit est constitué de la route nationale 86 entre les Sept-Chemins et Givors, de la nationale n°88 entre Givors et La Madeleine et du chemin de grande communication n°13 bis de La Madeleine aux Sept-Chemins (carte 6).

Carte 6 : Tracé du Grand Prix de l'ACF (1914) dans le département du Rhône



Source : BML, *Les Annales sportives de Lyon & du sud-est*, n° spécial du Grand Prix de l'A.C.F., 2 juillet 1914, 950559, p. 3.

[437] BML, « Prix d'encouragement de l'ACR », *Revue de l'ACR*, n°3, mars 1911, p. 137-138.
[438] Catherine PELLISSIER, *Loisirs et sociabilités des notables Lyonnais au XIX^e siècle*, tome 1, *op. cit.*, p. 272.
[439] ADR, Série M Administration générale et économie 1800-1940, Automobiles Club (1900-1930) 4M615, Lettre du préfet au ministre de l'intérieur (7 juillet 1914).

Les diverses activités orchestrées par l'ACR poursuivent plusieurs buts. Il y a la volonté de faire la publicité de l'automobile, de tester les véhicules et les aptitudes des conducteurs et les routes par les courses et les événements automobiles. Le siège du club est à la fois un lieu de réunion, mais aussi un lieu de savoir. Lieu de réunion, car des experts interviennent sur divers sujets, des dialogues s'établissent entre les automobilistes et les ingénieurs. Lieu de savoir avec l'établissement d'une bibliothèque qui a pour but d'emmagasiner des connaissances relatives à l'automobilisme. L'ACR multiplie les contacts avec les autorités municipales et départementales et avec les mondes automobiles. Ce faisant, il permet à l'automobile de s'implanter plus profondément dans le département du Rhône à la fois du point de vue symbolique et du point de vue territorial.

L'ACR joue le rôle de cheville-ouvrière de l'automobilisme dans le département. Il s'engage, dès le début du siècle, à promouvoir l'automobile par la démocratisation des usages dans le département du Rhône. L'ACR demeure un club influent dans la région.

Dans la région de Québec : des associations pour les membres

Dans une région comme celle de Québec où l'industrie automobile est absente, où le réseau routier n'est pas propice à l'essor de l'automobilisme et où le climat s'avère une contrainte importante, le rôle du club automobile est particulièrement décisif.

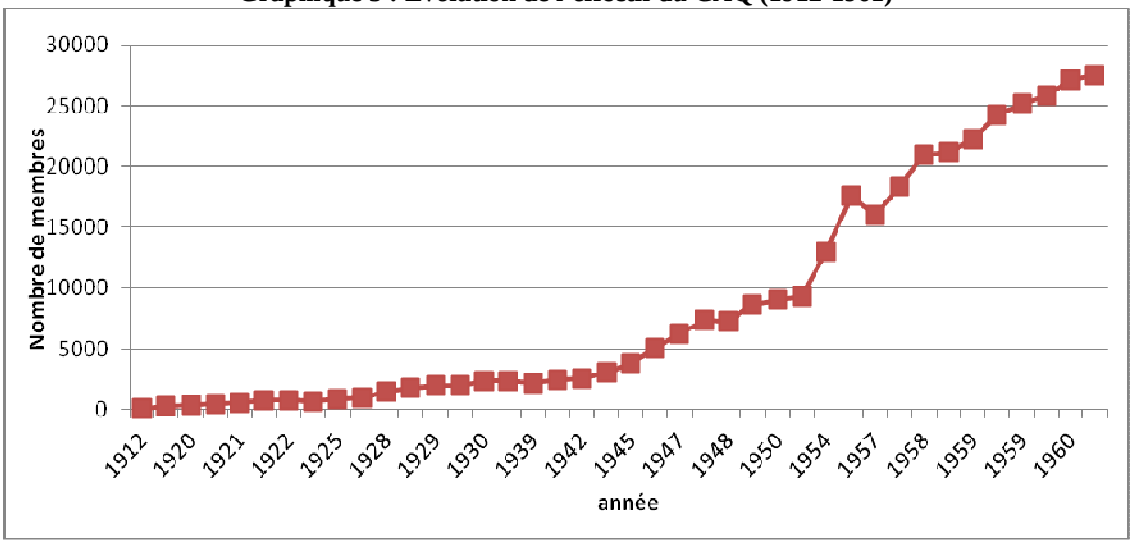
Le Club Automobile de Québec (CAQ) est fondé le 30 juillet 1912 à l'Hôtel de Ville de Québec sous la présidence de Frank Carrel, entouré de 50 automobilistes[440]. L'origine de la naissance du Club réside dans l'abus de pouvoir d'un constable envers un automobiliste après un accident dans les limites de la Cité de Québec[441]. C'est donc l'anti-automobilisme qui suscite la formation du CAQ. Il s'inspire largement de la situation américaine pour se construire. Ce phénomène est d'ailleurs perceptible dans les pages de la revue du club où certains articles sont issus des clubs automobiles américains[442] (figure 2). Ce Club est une association à but non lucratif qui opère pour la

[440] Archives du CAA Québec, « Quels sont les Fondateurs du Club ? », *Motor Magazine*, Janvier & Février 1928, p. 48. Voir annexe, texte 2 : biographie de Frank Carrel ; Voir annexe, chronologie 2 : Présidents du Club Automobile de Québec (1912-1982).
[441] Archives du CAA Québec, *ibid.*, p. 10.
[442] Cf.: James J. FLINK, *op. cit.*

protection et dans l'intérêt des propriétaires d'automobile[443]. Les buts du club sont de trois ordres : d'encourager l'automobilisme, de développer une législation automobile juste et de promouvoir un réseau routier viable[444]. Ces axes se retrouvent matérialisés par le comité exécutif, législatif, des bons chemins et *touring* (le tourisme et les sorties automobiles).

Les premiers membres du club sont recrutés parmi l'élite urbaine – marchands, médecins, pharmaciens, ingénieurs, tanneurs et journalistes[445]. Pour être membre, il suffit de remplir une demande d'admission et de payer la somme de 10$; le secrétaire du club se charge de trouver des proposeurs et secondeurs[446] (Code Morin) – il faut donc être recommandé par deux personnes : la première qui propose et la seconde qui appuie la candidature : le cercle est donc assez fermé.

Graphique 5 : Évolution de l'effectif du CAQ (1912-1961)



Source : Archives du CAQ Québec, *Effectifs des Clubs de Montréal et Québec & CAA.*

L'évolution de l'effectif du CAQ entre 1912 et 1960 se découpe en plusieurs phases (graphique 5). Entre 1912 et 1942, le nombre de membres évolue lentement et progressivement passant de 50 à 2 580 ; cela montre la relative démocratisation de l'automobile et le caractère élitiste du CAQ. Entre 1942 et 1952, l'effectif du CAQ effectue un bond quantitatif important parvenant à plus de 9 300 membres avec

[443] Archives du CAA Québec, « Quelques notes historiques sur le Club Automobile de Québec », *Autoclub*, octobre&novembre&décembre 1954, p. 10.
[444] Archives du CAA Québec, « Notre club et d'autres organisations », *Motor Magazine*, novembre 1922, p. 3.
[445] Archives du CAA Québec, « Quelques notes historiques sur la fondation du Club Automobile de Québec », *Service*, décembre 1936-janvier 1937, p. 3.
[446] Archives du CAA Québec, « Demande d'admission dans le Quebec Automobile-Club », *Motor Magazine*, novembre 1923, p. 3.

l'ouverture du Club à une population plus large. Enfin, de 1952 à 1960, les effectifs s'accroissent pour atteindre 27 500, du fait de l'essor de la motorisation, des alliances avec les autres clubs de la Province et des États-Unis. Au regard du graphique 5, il apparaît clairement que le CAQ connaît un lent démarrage jusqu'aux années 1940 avant de s'imposer comme instance officielle dans le monde automobile québécois.

Pour atteindre ses objectifs, le club s'entoure, dès sa naissance, de plusieurs personnes influentes[447] – on retrouve ce même procédé à Lyon. Lomer Gouin, alors premier ministre du Québec de 1905 à 1920, est nommé patron honoraire ; Sir Georges Garneau, maire de la ville de Québec de 1906 à 1910, est nommé président honoraire et Olivier-Napoléon Drouin, maire de la ville de Québec de 1910 à 1916. Le club développe plusieurs initiatives à l'égard de ses membres qui bénéficient de ristournes financières pour du matériel automobile et des taxes. Le club tend à privilégier en premier lieu les intérêts des automobilistes-membres et des touristes motorisés : le service de remorquage, qui vient en aide aux membres en panne, en est la preuve[448].

Figure 2 : Les revues du CAQ (1912-2012)

100 ans de revues du CAQ :

- *Motoring Magazine* publié depuis 1912.
- *Motor Magazine* remplace *Motoring Magazine* en 1916. Elle est publiée tous les mois et de façon bilingue.
- *Motor Magazine* devient *Service* en 1928. Son rythme de publication ne change pas.
- La revue *Service* change de nom pour *Autoclub* en 1939. Elle est publiée trois fois par année.
- La revue *Autoclub* est suspendue temporairement entre 1942 et 1945, puis publiée 4 fois durant l'année 1945. Il est ensuite publié de façon trimestrielle.
- La revue publie à un rythme de cinq numéros par an en 1949 et 1950.
- À partir de 1951, la revue à quatre numéros par an.
- *Autoclub* est publié sur base bimestrielle dès 1965.
- *Autoclub* passe de cinq publications à six publications par an à partir de 1968.
- *Autoclub* est la nouvelle revue unifiant les deux clubs de Québec et de Montréal et est publiée à partir de 1982.
- Le nom de la revue change pour *Touring* et elle est publiée quatre fois par année à partir de 1984 et court jusqu'à nos jours.

Source : Archives du CAA Québec, *Livres des minutes du club automobile de Québec* ; revues du Club Automobile de Québec.

[447] Archives du CAA Québec, « Le bureau de direction du Club Automobile de Québec », *Service*, avril 1928, p. 12-13.
[448] Archives du CAA Québec, « Nos services en 1923 », *Motor Magazine*, janvier 1924, p.16 ; « Buts », *Motor Magazine*, février 1925, p. 19.

Les deux clubs automobiles prennent, dès le début du siècle, des orientations différentes. Leur origine diverge : le CAQ s'érige contre les actions anti-automobilistes et l'ACR s'inscrit dans la promotion et le développement de l'automobilisme. Par ailleurs, l'évolution du parc automobile et de la production industrielle automobile divergent. L'ACR se construit autour de la promotion de l'automobilisme à travers les courses automobiles. Le CAQ, quant à lui, promeut le tourisme automobile dans la région de Québec. Cette divergence des deux clubs est visible au sein de l'évolution des effectifs : les effectifs de l'ACR fluctuent selon le contexte politique et économique, tandis que le CAQ consolide lentement sa position. Malgré ces divergences, les deux clubs s'engagent dans la lutte contre l'anti-automobilisme.

L'anti-automobilisme : entre mesures individuelles et mesures étatiques

> « Une instinctive hostilité, parfois explosive, anime contre la voiture le peuple dominical des cyclistes et les équipes haletantes des journées sportives. Mais l'ennemi le plus constant de l'automobiliste, c'est l'automobiliste lui-même[449] ».

L'anti-automobilisme est actif dans les deux territoires étudiés, mais il ne se manifeste pas de la même manière.

Le ressentiment de l'anti-automobilisme et ses racines

On retrouve une grande partie des raisons évoquées précédemment quant aux racines de l'anti-automobilisme. Il est question de la peur de l'automobile chez une partie de la population, des accidents et des inégalités sociales provoquées par la cherté de l'objet[450]. Une minorité de la population rhodanienne a choisi de prendre les armes : on lance des pierres[451], certains tirent des coups de fusil, d'autres posent des tessons sur les routes[452] et tendent des fils[453] ; il s'agit littéralement de mettre des bâtons dans les roues des automobilistes. Au contraire, dans la région de Québec, hormis quelques arrêtés « autophobes », les réactions sont minimes. Dans la nouvelle de Ringuet, les cultivateurs sont clairement menacés par l'automobile même s'ils doutent de sa capacité

[449] « Sur la route : la vitesse et la vie » dans Pierre DUMONT, *op. cit.*, p. 118.
[450] Mathieu FLONNEAU, « Infrastructures et citadins, *loc. cit.*, p. 102.
[451] ADR, « Gare aux pierres », *Revue de l'ACR*, n°2, mai 1906, PER 1900-1, p. 65-66. ; « Gare aux pierres », *Revue de l'ACR*, n°3, juin 1906, PER 1900-1, p. 116-117 ; BML, « Les gamins lanceurs de pierres », *Revue de l'ACR*, n°10, octobre 1911, 950957, p. 643-644.
[452] BML, *Revue de l'ACR*, n°12, décembre 1913, cité dans Sébastien GARDON, *op. cit.*, p. 61.
[453] BML, « Pour ne pas être décapité », *Revue de l'ACR*, n°9, septembre 1913, *ibid.*, 950957.

à remplacer les chevaux du fait de l'hiver[454]. Le peu de réactions de la part de la société rurale québécoise peut s'expliquer par l'essor du modèle T de Ford, dès 1910-1911, qui élargit considérablement le parc automobile rural.

Le miroir déformant la réalité : replacer l'accident automobile au sein des transports et le rôle de la presse

Le nombre d'automobiles étant restreint, le nombre d'accidents reste inférieur à celui des autres moyens de transport. Le tableau 9 présente les accidents comme plus nombreux en ville que dans les campagnes du département du Rhône en 1908.

Tableau 9 : Nombre d'accidents pour chaque moyen de transport dans le département du Rhône en 1908

	Lyon	blessés	morts	Rhône	blessés	morts
chemin de fer	25	19	5	66	36	18
tramways	209	133	10	29	25	3
chevaux	300	193	12	250	235	11
bicyclettes	76	64	1	76	83	1
motocyclettes	11	12	0	4	3	1
automobiles	64	26	3	48	34	4
TOTAL	685	447	31	473	416	38

Source : BML, *Revue de l'ACR*, n°1, janvier 1908 au n°1, janvier 1909, 950957.

Pour les deux espaces, les accidents avec les chevaux sont les plus fréquents ; l'automobile arrive au quatrième rang des causes d'accident. La plupart des accidents ne sont pas mortels : ils représentent environ 5% dans la ville de Lyon et 8% dans le département sur le nombre total des accidents des deux territoires. À Lyon, les accidents mortels ou non où le cheval est responsable de l'accident sont les plus nombreux. Dans le Rhône, le cheval est responsable d'accidents non-mortels, tandis que le chemin de fer celui qui cause le plus de morts. Cette différence entre l'espace urbain lyonnais et le département du Rhône peut s'expliquer par le fait que le département du Rhône est traversé par de multiples voies de chemin de fer. Ces données confirment donc le fait que l'automobile cause assez peu d'accidents au début du XX^{e} siècle.

À la source de l'anti-automobilisme, on trouve plusieurs éléments. Les populations rurales sont très sensibles aux accidents qui font intervenir les enfants. En effet, dans les espaces ruraux, les enfants ont la charge de conduire les animaux depuis

[454] RINGUET, *Trente arpents*, Paris, Flammarion, 2001, p. 112-113.

les habitations jusqu'au champ ; ils sont donc plus exposés aux accidents avec les usagers de la route[455]. Découlant de cette situation, ils sont aussi attachés à leurs animaux – poules[456] et chiens[457] – qui sont nombreux à périr sous les roues des automobiles. Le bruit produit par les véhicules est aussi perçu comme dérangeant par les populations rurales[458]. La presse tient un rôle important en diabolisant le phénomène[459]. Sur le territoire québécois, on parle d' « automobilose[460] ». Ce genre d'articles mi-comiques, mi-dramatiques intéresse fortement la presse qui y voit-là un sujet d'intérêt et d'actualité.

L'anti-automobilisme québécois

Dans la région de Québec, quelques anti-automobilistes s'élèvent face à la présence des touristes américains durant la période estivale. Les touristes américains remettent en cause le caractère national du Québec en propageant la culture américaine par leur langue, leurs manières et leurs véhicules. D'autre part, les touristes se montrent indifférents au concept de propriété privée lorsqu'ils font des étapes pour déjeuner dans les champs des cultivateurs ou bien lorsqu'ils laissent leurs détritus derrière eux.

Par ailleurs, l'irruption de l'automobile pose des problèmes quant aux « […] nouveaux comportements dans une société théoriquement dominée par une religiosité conservatrice[461] ». Elle est à l'origine de dépenses ostentatoires, d'affranchissement de l'autorité, d'occasions de péché et d'individualisme. Frédéric Barriault dresse un portrait du catholicisme québécois scindé en deux : l'un saint-simonien et l'autre intransigeant[462]. C'est ce qui conduit à une vision floue de la position du catholicisme québécois face aux transports. On retrouve cette même situation en France[463]. Peu de temps après sa constitution en 1912, le CAQ organise sa première promenade des

[455] ADR, « Eduquons l'enfance », *Revue de l'ACR*, n°8, novembre 1906, PER 1900-1, p. 349-351.
[456] ADR, « Remarque liminaire : la poule », *Revue de l'ACR*, n°2, mai 1906, PER 1900-1, p. 67-70.
[457] BML, « N'écrasez pas les chiens », *Revue de l'ACR*, n°2, février 1910, 950957, p. 111-113.
[458] « … de la politesse en automobile et de la muflerie » dans P. Dumont, *op. cit.*, p. 148.
[459] ADR, « Les accidents d'automobile », *revue de l'ACR*, n°5, décembre 1903, PER 1900-1, p. 205 ; « Les accidents d'automobiles », *Revue de l'ACR*, n°9, septembre 1907, PER 1900-1, p. 450.
[460] Archives du CAA Québec, « L'automobilose », *Motor Magazine*, octobre 1924, p. 16.
[461] John A. DICKINSON & Brian YOUNG, *op. cit.*, p. 232.
[462] Frédéric BARRIAULT, « Le goupillon et la machine : le catholicisme montréalais face au progrès technologique, 1847-1914 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Christine Hudon, Sherbrooke, Université de Sherbrooke, 2004, p. 12 & 66.
[463] Frédéric BARRIAULT, *op. cit.*, p. 76-79.

orphelins[464]. Les orphelins sont rassemblés dans des institutions confessionnelles administrées par les instances religieuses – catholique et protestante. S'inscrivant dans le courant de l'évergétisme – au sens grec du terme –, on peut y voir une volonté de contrer l'anti-automobilisme propagé par le clergé religieux. Cette activité fait appel aux automobiles des membres et à leur argent qu'ils déboursent pour offrir aux orphelins à manger, à boire ou bien des cadeaux. La promenade en automobile des orphelins a lieu de 1912 à 1960 lors de la première semaine d'août et rassemble en moyenne 600 à 900 enfants des institutions de charité de la ville de Québec, de Lévis, de Giffard et du Cap Rouge. Les membres du club passent une après-midi dans la région de Québec avec eux. Ils ont l'occasion de visiter de multiples sites tels que la *Kent House*, le Lac Beauport, Notre-Dame des Laurentides, Ste-Croix de Lotbinière, Stoneham, l'Île d'Orléans, le Parc Victoria, le Jardin zoologique et La Malbaie. Les instances religieuses, reconnaissantes auprès du club de proposer cette activité, ont pu être plus enclines à accepter l'automobile au sein de la société[465]. Cela se confirme par le fait que le Cardinal Jean-Marie-Rodrigue Villeneuve, archevêque de Québec de 1931 à 1947, est un membre du CAQ[466].

Les abus des pouvoirs publics français dans l'anti-automobilisme

Quelques acteurs administratifs français réagissent contre l'essor automobile. Dans le Rhône, certains maires prennent des arrêtés délimitant la vitesse des véhicules à l'intérieur de leur commune à des allures dérisoires comme cela a déjà été le cas pour la bicyclette[467]. C'est le cas des communes d'Anse et de Neuville-sur-Saône où la vitesse est limitée à 8 km/h[468] – alors que le décret de 1899 limite la vitesse à 20 km/h en agglomération et 30 km/h en rase campagne. Lyon constitue un exemple paradoxal à l'aube de la première décennie du XX^{e} siècle. Alors que la ville se pose en centre de l'industrie automobile, le maire de Lyon, le Dr Gailleton, fait passer plusieurs décrets

[464] Archives du CAA Québec, « 25^{ième} promenade annuelle, 5 août 1937 », *Service*, juillet 1937, p. 3 ; Voir annexe, texte 3 : biographie d'Auguste Pion.
[465] Archives du CAA Québec, « Succès de la promenade annuelle des orphelins », *Service*, août 1931, p. 24.
[466] Archives du CAA Québec, « In memoriam », *Autoclub*, février 1947, p. 3.
[467] ADR, « Causerie judiciaire du pouvoir des maires en matière de circulation », *Revue de l'ACR*, n°1, février 1905, PER 1900-1, p. 54.
[468] ADR, « Avis aux membres de l'ACR », *Revue de l'ACR*, n°3, mai 1903, PER 1900-1, p. 71.

diminuant vitesse des véhicules à moteur dans Lyon, notamment sur les ponts, et de réduire la présence automobile dans le parc de la Tête-d'Or[469].

Parfois, les employés de l'administration font preuve de zèle dans les contraventions qu'ils imposent aux automobilistes[470]. Le député Justin Godart[471] publie un article anti-automobiliste dans *Lyon Républicain* après avoir eu connaissance d'un accident automobile aux Sept-Chemins[472]. Le maire de Tarare prend un arrêté limitant à 6 km/h la vitesse des automobiles sur toute la surface de sa commune. Il s'agit-là d'un arrêté illégal que le TCF conteste ramenant la limitation à 6 km/h dans la traversée de la ville uniquement[473]. L'ACR lutte contre ces mesures illégales : il défend ainsi les automobilistes en relayant dans la presse et dans sa revue les différentes pratiques anti-automobilistes[474].

L'anti-automobilisme est bien présent dans les deux territoires durant les deux premières décennies du XX^{e} siècle. Toutefois, il ne s'agit que d'événements ponctuels amplifiés par la nouveauté de l'automobile et relayés par la presse locale. Le phénomène prend un caractère plus prononcé dans le Rhône parce que l'automobile n'est pas encore démocratisée. On dénombre un peu moins de 8 000 véhicules pour environ un million d'habitants, soit une automobile pour 122 habitants. À l'échelle du Québec, la motorisation est très marginale puisqu'on compte presque 55 000 véhicules pour un peu plus de deux millions d'habitants ; soit une automobile pour 43 habitants. Le préjugé d'un anti-automobilisme fort dans l'espace rural ne correspond pas à la réalité. S'il est vrai que les sources étayent la thèse d'un anti-automobilisme rural dominant, les accidents les plus nombreux se produisent dans les espaces urbains. Les efforts conjugués des administrations, des industriels et des automobiles-clubs diminuent l'anti-automobilisme. Dans les deux territoires, on trouve une partie de la

[469] ADR, « Arrêtés municipaux concernant la circulation des automobiles dans la ville de Lyon », *Revue de l'ACR*, n°6, septembre 1906, PER 1900-1, p. 306.
[470] ADR, « Chausse-trape », *Revue de l'ACR*, n°10, octobre 1907, PER 1900-2, p. 499-501 ; « MM. Les gendarmes s'amusent », *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1909, p. 353-356.
[471] Justin Godart (1871-1956) est député du Rhône de 1906 à 1926, sénateur du Rhône de 1926 à 1940. Il fait partie de la gauche radicale-socialiste. http://www.assemblee-nationale.fr/sycomore/fiche.asp?num_dept=3460, consulté le 25/06/12.
[472] ADR, « Encore un autophobe », *Revue de l'ACR*, n°10, octobre 1908, PER 1900-2, p. 713.
[473] FAMB, *Revue mensuelle du Touring Club de France*, avril 1905, p. 156.
[474] Sébastien GARDON, « La ville et ses *mondes automobiles* : Genèse d'une politique de sécurité routière (1902-1972) », dans Michèle GUILBOT (dir.), *Sécurité routière et réseaux institutionnels locaux*, Actes INRETS n° 111, Paris, 2009, p. 129-153.

population rurale qui est favorable à l'automobile : le docteur, le vétérinaire, quelques entrepreneurs et des cultivateurs[475]. Les populations rurales saisissent les avantages des véhicules à moteur avec l'installation du « système automobile ». L'automobilisme s'intègre à la société rurale.

Le réseau routier et son évolution dans le Rhône et la région de Québec

> « Quand on parle de mobilité accrue, de civilisation de la vitesse, on tend à ne concentrer son attention que sur le mobile qui se déplace et pas du tout sur l'ensemble du système pour lequel le mobile n'est que l'élément final. Or, il n'y a de mobile que parce qu'il existe une infrastructure immobile. Quand la mobilité d'un élément s'accroît, l'*immobilité* des infrastructures (ou, pour parler le langage de l'économie, ses emprises, ses investissements), *s'accroît* d'autant[476] ».

Dans le département du Rhône

L'état du réseau routier avant l'irruption de l'automobile

Bien avant l'apparition de l'automobile, le réseau routier dans le Rhône est particulièrement bien développé. Par exemple, dès 1818, le député du Rhône Cotton entreprend de désenclaver les campagnes[477]. Il est à l'origine de la loi du 28 juillet 1824 créant et développant la voirie vicinal : un service vicinal est établi dès 1836 et jusqu'en 1940[478]. Ce dernier est indépendant des Ponts et Chaussées et en charge des routes départementales et communales : cela explique l'efficacité du réseau routier du département.

À la fin du XVIII[e] siècle, les routes se divisent en quatre types : les routes impériales ou nationales [RN] ; les routes départementales ; les chemins de grande communication [CGC] ; et les chemins vicinaux (chemins vicinaux d'intérêt commun [CVIC] ; chemins vicinaux ordinaires [CVO] ; et les chemins communaux)[479]. Les routes nationales sont à la charge de l'État ; les routes départementales au préfet et aux

[475] Voir l'article de Ronald KLINE & Trevor PINCH, "Users as Agent of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States", *Technology and Culture*, vol. 37, n°4 (oct.1996), p. 763-795.
[476] Bruno LATOUR, « Les moteurs immobiles de la mobilité » dans Mathieu FLONNEAU & Vincent GUIGUENO, *op. cit.*, p. 8.
[477] André GUILLERME, *op. cit.*, p. 23.
[478] CONSEIL GENERAL DU RHONE, *Histoire du Conseil général du Rhône 1945-1982 : de la Libération à la Décentralisation*, Lyon, Conseil Général du Rhône, 1991, p. 187.
[479] Laurent BONNEVAY, *Histoire politique et administrative du Conseil général du Rhône 1790-1940*, tome 1, Lyon, Ed. Joannes Desvignes, 1946, p. 100 ; André GUILLERME, *op. cit.*, p. 49 et suivantes.

Ponts et Chaussées. Les communes et le service vicinal sont responsables des chemins de grande communication et les chemins vicinaux. Les chemins de grande communication, entre les mains des ingénieurs des Ponts et Chaussées en 1837, passent à la charge du service vicinal en 1842. Sous la restauration et le Second Empire, des progrès s'effectuent en faveur des routes départementales contrairement aux chemins vicinaux et aux routes nationales. En 1843, le réseau des routes départementales est achevé et le Conseil général se rabat sur le développement du réseau vicinal. En 1851-1853, « […] le réseau des chemins de grande communication se développait sur 610 kilomètres dont toutefois 44 kilomètres étaient encore à l'état de sol naturel, et celui des chemins vicinaux ordinaires sur 3 640 kilomètres dont 2030 en état[480] ». Ces améliorations sont notifiées par le Conseil Général qui déclare en 1859 que le département du Rhône possède un excellent réseau vicinal[481]. Laurent Bonnevay confirme que le réseau routier du Rhône est l'un des plus denses et des mieux entretenus de France[482].

L'évolution du réseau routier sous la poussée automobile

Une structuration du territoire apparaît : le couloir rhodanien, l'axe nord-sud, est le plus usité ; viennent ensuite les axes alimentant Lyon[483]. Cette configuration possède un poids historique et culturel important. En 1900, on dénombre 1 240 kilomètres de chemins de grande communication – leur nombre a donc doublé en un demi-siècle – et 860 kilomètres de chemins vicinaux d'intérêt commun[484].

Dès l'apparition de l'automobile, des actions sont entreprises pour améliorer l'état des routes inadaptées aux besoins des automobilistes[485]. Les autorités décident de modifier le réseau routier pour qu'il réponde mieux aux attentes des conducteurs. La route en elle-même évolue grâce à de nouvelles techniques. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, les techniques n'ont cessé d'abonder pour réduire la poussière, voire la faire disparaître[486]. La poussière est dangereuse, car elle réduit la visibilité pour les conducteurs et surtout les pierres projetées peuvent crever les pneus des véhicules. Le

[480] Laurent BONNEVAY, *op. cit.*, tome 1, p. 226.
[481] *Ibid.*, p. 279.
[482] Laurent BONNEVAY, *Ibid.*, p. 118.
[483] Gilbert GARRIER, *op. cit.*, volume 2..
[484] *Annuaire statistique général de France*, p. 155.
[485] ADR, « La route n'est pas faite pour nous », *Revue de l'ACR*, n°10, octobre 1907, PER 1900-1, p. 505.
[486] ADR, *Revue de l'ACR*, n°8, août 1907, PER 1900-1, p. 392-393.

goudronnage des routes nationales ne démarre véritablement qu'à partir des années 1920[487].

La Première Guerre mondiale a un impact majeur sur le réseau routier du Rhône : elle pousse les usagers à délaisser les routes nationales en mauvais état et à emprunter massivement les routes départementales pour mieux les dégrader[488]. Il y a aussi la confiscation du budget national consacré à la voirie au profit de l'effort de guerre qui conduit le réseau routier à ne plus être entretenu convenablement. La guerre elle-même, les bombardements et le passage des véhicules militaires endommagent la route.

L'essor de la signalisation routière automobilisée

Une signalisation routière, destinée à aiguiller et orienter les usagers de la route, se structure. On peut citer l'exemple de l'ACR qui achète au TCF des poteaux afin de signaler l'obligation de circuler à « une allure modérée et [avec] la plus grande prudence dans la traversée d'Écully[489] ». L'ACR anticipe donc sur l'action de l'État en ce qui concerne à la pose de panneaux de signalisation dans le Rhône.

En l'état, les bornes routières et les plaques ne sont pas d'une grande utilité pour les voyageurs, car elles ne sont pas uniformisées et certaines ne sont pas entretenues correctement[490]. Sur les routes nationales, les bornes kilométriques et hectométriques existantes sont remises en cause par le développement de l'automobilisme[491]. Désormais, la borne kilométrique indique s'il s'agit d'une route nationale (RN), son numéro et le chiffre kilométrique de la borne sur la face parallèle à la route ; sur la face perpendiculaire à la route et dans le sens de la circulation, sont indiquées les deux localités que l'usager va rencontrer sur sa route ; enfin, sur la face postérieure, le nom du département et l'altitude sont consignés[492]. Cette mesure est ensuite appliquée aux

[487] Georges REVERDY, *Histoire des routes lyonnaises*, Lyon, Éditions lyonnaises d'art et d'histoire, 1994, p. 73.
[488] Laurent BONNEVAY, *Histoire politique et administrative du Conseil général du Rhône 1790-1940*, tome 2, Lyon, Ed. Joannès Desvigne, 1946, p. 121.
[489] ADR, « Renseignements divers », *Revue de l'ACR*, n°5, décembre 1903, PER 1900-1, p. 232.
[490] ADR, série W : travaux publics, Signalisation 77 W 598, « Le numérotage des routes », *La vie automobile*, n°574, 28 septembre 1912.
[491] ADR, Série W : travaux publics, Signalisation, 77 W 598, Lettre du ministre des Travaux Publics des Postes et Télégraphes à Monsieur le préfet du département (17 mars 1913).
[492] ADR, Série W : travaux publics, Signalisation, 77 W 598, *ibid.*

chemins de grande communication, aux chemins d'intérêt commun et aux routes départementales[493]. L'accroissement de l'information permet aux usagers de la route de s'orienter plus facilement, les bornes départementales contribuant à la précision de la localisation.

L'entretien et la pose de la signalisation se répartissent entre les instances nationales, départementales et communales qui ont la charge des chemins. Les communes et le département sont responsables de la signalisation des chemins vicinaux ordinaires et des chemins de grande communication ou d'intérêt commun[494]. La correspondance dans le département de la voirie indique qu'en 1919 la signalisation doit encore être améliorée[495].

L'élaboration d'un réseau routier en adéquation avec l'automobilisme dans le département du Rhône progresse lentement. Une volonté de transformer les chemins en routes apparaît clairement, mais elle ne se matérialise réellement qu'après la Première Guerre mondiale. Avant et durant la Belle Époque, les fondements d'un réseau routier viable sont jetés, mais ils nécessitent des mesures plus radicales et uniformisées sur tout le territoire pour soutenir le développement de la vitesse automobile. Une partie du travail est d'ailleurs à refaire, dans une certaine mesure, après le conflit mondial[496]. En 1919, la voirie du département demeure largement dominée par le chemin poussiéreux privilégié par le transport équin.

<u>Dans la région de Québec</u>

> « Quant aux routes, c'était, courant dans le vert des cultures, des rubans de poussière douce coupés de bancs de sable. Au milieu le sabot des bêtes avait tracé une piste moelleuse qu'encadraient les ornières indéfiniment parallèles, les *roulières*, disait-on. L'hiver, les chemins vicinaux n'avaient pour les baliser que le pointillé des piquets de clôture émergeant de la neige et des sapins plantés au sommet des dunes blanches[497] ».

[493] ADR, Série W : travaux publics, Signalisation, 77 W 598, Lettre du ministre de l'intérieur à messieurs les préfets (12 avril 1913).
[494] ADR, série W : travaux publics, Signalisation, 77 W 598, Lettre de l'agent voyer en chef du département du Rhône à Messieurs les Agents Voyers (21 mars 1910).
[495] ADR, série W : travaux publics, Signalisation, 77 W 598, Lettre de l'agent voyer en chef du département du Rhône à Monsieur l'agent Voyer (31 juillet 1919) (Service vicinal du département du Rhône).
[496] Henry CAVAILLES, *op. cit.*, p. 297.
[497] RINGUET, *op. cit.*, p. 122.

Un réseau routier passable jusqu'à la fin du XIX^e siècle

L'organisation administrative du réseau routier au XIX^e siècle emprunte au modèle français et au modèle britannique[498]. Jusqu'en 1832,

> « […] chaque propriétaire construisait, sous le contrôle du Grand-Voyer, la partie de chemin qui traversait ses terres et devait l'entretenir. Le Grand-Voyer était investi des plus grands pouvoirs. C'est lui qui traçait le parcours des routes et qui en donnait et surveillait la construction. […] Ces pouvoirs des Grands-Voyers furent transférés, en 1832, à des Commissaires des Chemins, qui les exercèrent jusqu'en 1841, époque à laquelle les chemins passèrent en grande partie sous le contrôle des municipalités[499] ».

Le système des corvées, soit le travail non rémunéré des classes populaires, dominent[500]. Cela explique l'état du réseau routier passable. Par la suite et jusqu'à la fin du XIX^e siècle, dans une tentative d'améliorer le réseau routier, les municipalités deviennent responsables des chemins[501]. Toutefois, le réseau routier québécois reste peu développé, très peu entretenu, car peu usité. Avant l'arrivée de l'automobile, on préfère la navigation fluviale et le chemin de fer comme mode de transport[502]. Les routes à proximité de Québec sont mieux entretenues du fait de leur utilisation plus fréquente et de leur héritage historique : c'est le cas du chemin du Roy Québec-Montréal[503].

C'est en 1900 que commencent les travaux du futur pont de Québec qui relie Québec à Lévis autrement que par traversier[504]. Celui-ci s'effondre à deux reprises en 1907 et 1916 provoquant la mort d'environ 90 personnes. Terminé en 1917, il est ouvert à la circulation ferroviaire. Il constitue un ouvrage d'art qui témoigne de la maîtrise de l'ingénierie canadienne – il s'agit du pont de type cantilever en porte-à-faux le plus long au monde[505]. Du fait de l'accroissement de la vitesse automobile, le pont est transformé pour accueillir la circulation automobile. La majorité des ponts construits dans la région de Québec possède un système de péage qui permet d'amortir financièrement leur

---

[498] Pour la période des XVIII^e - XIX^e siècles, nous renvoyons à la thèse de Manon BUSSIERES, « De la voie de passage au chemin public, le réseau routier et ses représentations dans la province de Québec : l'exemple du Centre-du-Québec, 1706-1841 », thèse de doctorat sous la direction de Claude Bellavance et France Normand, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, février 2009.
[499] Archives du CAA Québec, « Organisation de la voirie dans notre province », *Motor Magazine*, octobre 1923, p. 7.
[500] John A. DICKINSON & Brian YOUNG, *op. cit.*, p. 50.
[501] Marc VALLIÈRES, *op. cit.*, p. 1587.
[502] Raoul BLANCHARD, *Le Canada Français*, Montréal, Arthème Fayard, 1960, p. 207 et 213-216.
[503] Roland SANFAÇON, « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 12, n°1, 1958, p. 3-29.
[504] Michel L'HEBREUX, *Le pont de Québec*, Québec, Septentrion, 2008.
[505] Marc VALLIÈRES (dir.), *op. cit.*, p. 1120 « Les avatars et succès d'un grand projet : le pont de Québec » ; http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-117/Pont_de_Qu%C3%A9bec.html, consulté le 19/07/12.

construction[506]. Entre 1909 et 1918, le système de routes et ponts à péage est aboli, car il ralentit la circulation et fonctionne mal du fait de négligences dans l'entretien et du non-respect par certains de la taxation imposée[507].

Une avancée à pas de géant : le rôle des associations automobiles et du ministère de la Voirie

Deux acteurs sont essentiels pour la construction et l'amélioration des routes : d'une part, les acteurs privés comme le CAQ et d'autre part, les pouvoirs publics soit les gouvernements provincial et fédéral.

Le CAQ joue le rôle d'initiateur de la politique routière. Dès 1912, le club est favorable à la construction d'une route reliant Québec à Montréal. En 1913, un des quatre comités nationaux est dédié aux bons chemins : il propose des suggestions pour l'amélioration du réseau routier. En 1919, il donne son appui pour la construction de la route Chambord à Québec. Dans le même temps, le club s'engage dans la pose de panneaux de signalisation destinés à améliorer et sécuriser la conduite automobile. Il participe à l'édification de la signalisation routière dès les années 1910[508]. En 1912, des panneaux routiers sont apposés par le club sur la route de Québec à Sainte-Anne-de-Beaupré. Par la suite, en 1914, les panneaux, auparavant en bois, sont désormais en tôle et en fer blanc pour des questions de durabilité et de résistance.

Sous la pression des automobilistes, des associations et des touristes, le gouvernement s'engage dans une politique routière[509]. En 1907, le gouvernement fédéral institue une loi qui accorde des subsides spéciaux – 800$ à deux municipalités rurales par comté s'étant engagées à transformer les chemins en routes – aux municipalités qui améliorent leurs chemins de terre[510]. L'année suivante, la loi fédérale est élargie à toutes les municipalités. De plus, le département de l'Agriculture est en mesure d'accorder aux trois premières municipalités d'un comté une subvention de

[506] Marc VALLIÈRES (dir.), *op. cit.*, p. 1590.
[507] Sébastien PAQUET, « Historique des transports et des déplacements au Québec », Essai de maîtrise, Québec, Université Laval, 2001, p. 15.
[508] Archives du CAA Québec, *Livres des minutes du CAQ*.
[509] Ministère de l'agriculture de la province de Québec, *La Province de Québec, Canada : ses richesses agricoles, minières, forestières, industrielles*, Québec, Ministère de l'agriculture, 1920, p. 44-45.
[510] Bibliothèque de l'Assemblée Nationale (BAnQ), « Subvention aux municipalités pour la confection et l'entretien des chemins », *Reconstitution des débats de l'Assemblée législative*, séance du 13 avril 1908, p. 433-435.

125$, 100$ et 65$ pour qui achètent « […] une machine à réparer les chemins de terre ; et, en plus, une allocation spéciale allant jusqu'à 1,200$ à tout comté faisant l'achat d'un concasseur. […] Contrairement à l'attente générale, cette générosité de la part du gouvernement ne fut pas appréciée, probablement parce qu'elle ne fut pas comprise[511] ». Reprenant les lois précédentes, la loi de 1911 étend ses prérogatives pour gagner la faveur d'une plus grande partie des municipalités rurales. La loi dite « de cinquante pour cent » indique que le « […] ministre de la Voirie peut accorder aux municipalités rurales, ou de villages, trois subventions distinctes pour l'entretien, le macadamisage et le gravelage de leurs chemins[512] ». Cette loi précise ainsi les attentes du gouvernement en matière de voirie et prévoit le partage des frais de la voirie entre le gouvernement et la municipalité. Dès le début du siècle, l'attention des pouvoirs publics est tournée vers le développement du lien campagne-ville[513] – et non ville-campagne ! Ce mouvement est suivi par les instances religieuses du monde rural, car elles pensent que ces mutations leur permettront de mieux encadrer leurs fidèles[514].

Dans la région de Québec, quelques municipalités ont recours à la loi des Bons Chemins de 1912[515]. Dans plusieurs cas, il s'agit d'une forte demande de la population, désireuse d'être reliée correctement et rapidement à la ville et au marché les plus proches. Les comtés de Portneuf (58%) et Québec (34%) sont ceux qui ont recours à l'aide gouvernementale pour aménager leurs chemins dans la région de Québec[516]. Ces deux comtés ont cruellement besoin de bonnes routes dans la mesure où ils sont situés sur l'ancien Chemin du Roy – une route très fréquentée par les usagers. Le comté de Lévis en revanche a le plus faible pourcentage parmi les cinq comtés (moins de 1%), car il est isolé sur l'autre rive du Saint-Laurent.

---

[511] BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « L'aide provinciale dans l'amélioration des routes », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 290.
[512] BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « L'aide provinciale dans l'amélioration des routes », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 291.
[513] BAnQ, *Reconstitution des débats de l'Assemblée législative*, séance du 5 mars 1908, p. 30.
[514] Frédéric BARRIAULT, *op. cit.*, p. 129.
[515] Le mouvement des bonnes routes est originaire des États-Unis : Albert P. BRIGHAM, "Good Roads in the United States", *Bulletin of the American Geographical Society*, vol. 36, n°12, 1904, p. 721-735 ; Ballard CAMPBELL, "The Good Roads Movement in Wisconsin, 1890-1911", *The Wisconsin Magazine of History*, vol. 49, n°4, summer 1996, p. 273-293.
[516] Voir, Annexe, tableau 1 : comtés de la région de Québec subventionnés par le ministre de l'Agriculture de Québec pour entretien, gravelage et macadamisage de leurs chemins (1906-1910).

En 1912, la province de Québec inaugure le premier service provincial de voirie au Canada. Le département de la voirie prend place au sein du ministère de l'Agriculture, car la société québécoise est à cette époque à dominante rurale et agricole[517]. La loi des bons chemins est amendée à l'échelle provinciale[518]. Il s'agit d'un emprunt de 10 millions $ pour la construction de routes provinciales et une aide financière aux municipalités rurales, puis urbaines, qui s'engagent à améliorer et entretenir leurs chemins de gravier ou de macadam. Le service de la voirie prête un certain nombre de machines aux municipalités les plus démunies. Par ailleurs, le gouvernement mandate des conférenciers qui ont pour mission d'expliquer la loi des bons chemins aux différentes municipalités de manière à ce qu'elles s'intègrent à la réfection des chemins[519]. Durant l'année 1912, sur le territoire de la région de Québec, les conférenciers ont visité le plus souvent le comté de Portneuf (20 municipalités), puis le comté de Bellechasse (15 municipalités) et enfin, le comté de Lévis (12)[520]. Cela atteste de la volonté de convertir les municipalités les moins investies dans la loi des bons chemins ainsi que celles qui sont susceptibles de connaître un fort trafic automobile.

En 1914, le service de la voirie s'autonomise vis-à-vis du ministère de l'Agriculture et devient indépendant. Il prend alors le nom de ministère de la Voirie et une politique routière voit le jour. Entre 1913 et 1918, le chemin du Roy, reliant Québec à Montréal sur la rive nord du Saint-Laurent, est revêtu de bitume. Il s'agit de rapprocher les deux villes tout en permettant aux touristes d'accéder à la vieille-capitale. La formulation d'une loi sur l'entretien des routes apparaît en 1916 et engage le ministre de la voirie et les municipalités à collaborer dans ce domaine. L'effort est donc lancé puisque l'État construit et entretient des routes.

---

[517] James A. GOW, *Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970*, Montréal, les Presses de l'Université de Montréal, 1986, p. 108.

[518] BAnQ, « Améliorations des chemins », *Reconstitution des débats de l'Assemblée législative*, séance du 5 mars 1912, p. 508-513.

[519] BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « Rapport du Troisième Congrès Canadien et International des Bonnes Routes, du 6 au 10 mars, 1916 », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 283 ; *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1919, « Discours par l'Hon. J.-Ed. Caron », p. 43-44.

[520] BAnQ, « Conférences sur les bons chemins », *Reconstitution des débats de l'Assemblée législative*, séance du 21 décembre 1912, p. 416-421 ; « Amélioration des voies rurales », *Reconstitution des débats de l'Assemblée législative*, séance du 10 février 1911, p. 295-301.

Dans la région de Québec, le réseau routier est au début du XX^{e} siècle dans un état de relatif abandon. Les chemins sont poussiéreux, mal entretenus et les ornières sont nombreuses. Avec l'essor de l'automobilisme, des mesures sont engagées pour aménager un réseau routier viable et entretenu pour les véhicules-moteurs. Entre 1912 et 1919, ce sont les chemins municipaux qui font l'objet de l'attention du gouvernement provincial. Toutefois, en 1919, le mouvement des bonnes routes n'a pas atteint ses potentialités optimales.

Dans les deux territoires, la situation diffère considérablement à l'aube du XX^{e} siècle. Dans la région de Québec, il y a un fort besoin de routes viables et entretenues qui rencontrent le mouvement naissant des bonnes routes et les souhaits du monde rural. L'amélioration des liaisons campagnes-villes est promue par diverses instances publiques et privées. À l'inverse, dans le département du Rhône, le fort maillage du réseau routier étouffe les requêtes rurales et on construit un réseau routier favorisant le pôle urbain de Lyon comme carrefour de la région. Malgré ces deux trajectoires différentes, les deux territoires se trouvent dans une situation similaire à la veille de l'Entre-deux-guerres. Des mouvements ont été initiés pour améliorer le réseau routier et l'adapter aux besoins de l'automobilisme. Dans l'ensemble, ils ne transforment pas considérablement le paysage des deux territoires : le chemin poussiéreux domine.

Les débuts de l'automobilisme dans la région de Québec et dans le département du Rhône présentent plus de différences que de similitudes. La région de Québec ne présente pas d'industrie automobile, alors que le département du Rhône est le plus puissant centre provincial français. L'automobilisation est particulièrement forte dans la région de Québec grâce à l'essor du modèle T d'Henry Ford dans les années 1910-1911, tandis que le parc automobile du Rhône demeure faible et se concentre entre les mains de l'élite. Enfin, la construction du réseau routier se fait en priorité pour les populations rurales et dans un but économique chez les Québécois, tandis que chez les Rhodaniens, on privilégie le carrefour lyonnais. Deux similitudes apparaissent cependant : d'une part, l'anti-automobilisme minoritaire est visible chez les deux populations de part et d'autre de l'Atlantique ; et d'autre part, malgré des directives différentes concernant la voirie, en 1919, les deux territoires sont sensiblement au même stade quant à la construction du réseau routier.

Une analyse plus fine atténue les disparités résultant de la comparaison. L'absence d'industrie automobile dans la région de Québec est compensée par la prédominance des industries américaines en terre canadienne qui démocratisent l'automobile auprès de la population québécoise. Toutefois, l'évolution quantitative de la motorisation est ralentie par les conditions climatiques rudes. Les automobiles étant bloquées par les quatre à six mois d'hiver, une certaine partie des Québécois n'est pas encline pour passer de la traction hippomobile à la traction motorisée. Dans le Rhône, l'industrie automobile est sur des créneaux de luxe durant toute la période d'avant-guerre. Le parc automobile du département reste donc faible. Le cheval roi[521] domine les deux territoires en termes de transport.

[521] Lewis ATHERTON, *Main Street on the Middle Border*, Bloomington, Indiana University Press, 1984, p. 33 Chapter 2 « The Horse is King ».

DEUXIÈME PARTIE.
L'INFRASTRUCTURE IMMOBILE DE LA VITESSE : LE SYSTEME ROUTIER

> « Depuis quelques années la province de Québec grâce à l'appui et à l'aide du gouvernement, s'est placée à la tête du mouvement de l'amélioration des chemins ruraux, et tous les efforts du gouvernement de la province de Québec vont tendre dans l'avenir à continuer, et à accélérer si possible, cette politique de bonne voirie. Et en poursuivant ce but nous avons la conviction que nous travaillons pour le développement économique, commercial et industriel de notre province de Québec, et pour assurer à sa population le plus grand bien-être[522] ».

> « Notre route n'est pas construite pour durer mille ans, mais en un sens elle est construite pour durer aussi longtemps. Une fois qu'une route est construite, c'est une chose étrange que de voir comment elle attire la circulation, comment, au fil des années, on y trouve de plus en plus de gens qui y circulent et qui se chargent de la réparer, de la faire durer, de la maintenir vivante ». R. L. Stevenson, 1894[523]

L'historien appréhende difficilement et de manière inégale l'aménagement du territoire[524]. Nombre d'études analysent l'aménagement du territoire au travers de l'évolution des transports et de leurs infrastructures dans les espaces urbains. En effet, il est plus facile de trouver des sources documentaires traitant des espaces urbains grâce à la presse, aux archives privées, aux archives d'institutions publiques et aux archives des différentes instances responsables de l'aménagement du territoire. À l'opposé, l'historien dispose de sources moins précises et en moindre quantité lorsqu'il s'intéresse à l'espace rural. En témoignent les monographies locales qui évoquent très peu les mutations produites par l'automobile sur le réseau routier[525]. Le recours aux sources archivistiques s'avère délicat, car ces dernières sont trop éparses pour permettre d'obtenir une image cohérente de l'évolution du réseau – sauf lorsqu'il s'agit d'ouvrages grandioses tels les ponts ou les tunnels.

---

[522] BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « Rapport du Troisième Congrès Canadien et International des Bonnes Routes, du 6 au 10 mars, 1916 », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 283.

[523] Citation trouvée dans E. Weber, *op. cit.*, p. 268.

[524] Vincent GUIGUENO, « Dossier l'aménagement du territoire en action », *Vingtième Siècle*, 2003/3, n°79, p. 37-41.

[525] Ce silence peut s'expliquer ainsi : « Quand la voirie est bonne, elle ne se fait pas remarquer », dans Régis DEBRAY, « Rhapsodie pour la route », *Cahiers de Médiologie*, n° 2, Paris, Gallimard, deuxième semestre 1996, p. 6.

Dans le cadre de notre étude, l'appréhension des aménagements produits dans la région de Québec s'avère difficile puisque cet espace ne répond à aucune délimitation reconnue politiquement. Un autre défi se présente dans la cohérence des travaux de voirie pour le département du Rhône. Les sources archivistiques versées par les Ponts et Chaussées sont nombreuses à évoquer les travaux sans toutefois expliciter l'agenda de la politique de voirie.

Tenant compte de ces difficultés, notre propos présente l'apparition d'un nouvel aménagement du territoire en considérant la route et ses abords comme un acteur de la vitesse automobile[526]. Nous avons été attentifs aux différents acteurs, aux rôles qu'ils ont joués dans l'élaboration d'un réseau routier, puis du système routier. Nous verrons comment on passe de chemins de terre à un réseau routier complexe et hiérarchisé – pour le Rhône, la hiérarchisation des routes s'est décidée avant le milieu du XIX^{e} siècle[527]. Des projets de voies spécifiquement réservées aux automobiles, des autoroutes, voient le jour, mais restent à l'état de simple projet ; nous expliquerons les raisons de ces échecs. Par ailleurs, des remaniements apparaissent aux abords des routes – les *roadsides* pour utiliser le terme anglo-saxon. Il sera spécifiquement question de la signalisation, des indications routières et du remodèlement de la végétation entourant la route.

L'infrastructure routière n'est pas à proprement parler *immobile* puisqu'elle évolue dans le temps et dans l'espace. La vitesse requiert un nouvel aménagement du territoire[528]. La vitesse automobile vit grâce à un système routier fonctionnel. Elle propose ainsi un tout nouvel espace qui s'installe au sein du territoire[529].

[526] John JAKLE, « Landscapes redesigned for the automobile », in Michael P. CONZEN (ed.), *The Making of the American Landscape*, Boston, Unwin Hyman, 1990, p. 293-310.
[527] André GUILLERME, *op. cit.*, p. 11.
[528] Marc DESPORTES, *Paysages en mouvement : transport et perception de l'espace XVIII^{e}-XX^{e} siècle*, Paris, Gallimard, 2005, p. 201 ; Gerald T. BLOOMFIELD, "The Automobile and the Canadian Landscape: A Retrospective View", unpublished Canadian Historical Association paper, Winnipeg, June 1986, 7-8.
[529] Jean BAUDRILLARD, *Amérique*, Paris, Descartes & cie, 2000, p. 14.

Chapitre 3 :

LA VITESSE COMME ÉLÉMENT STRUCTURANT L'ESPACE (1919-1961)

> « Nous avons pris le volant pour aller voir le paysage, mais ce paysage, de plus en plus, c'est l'auto qui le fait ! Nous pensions avoir acheté une berline, et nous découvrons que c'est un bulldozer doublé d'une goudronneuse. Elle déblaie et déroule devant nous cette moquette grise nécessaire à sa course triomphale. La route de l'auto, et non plus celle des diligences ; elle en arrache les arbres, allonge les courbes, tendant obstinément à ce grand dessein : un trait sur la page blanche d'un espace vide de tout obstacle [530] ».

Ce chapitre entend traiter l'évolution du réseau routier dans les deux territoires de manière chronologique. Il se découpe en deux parties. Dans un premier temps, les chemins se transforment progressivement en véritables routes durant l'Entre-deux-guerres. C'est le temps des expérimentations techniques et pratiques. La seconde période, des années 1939 à 1961, présente la maturité du réseau routier. Celui-ci devient particulièrement complexe au regard des différents usagers présents sur la voie publique. Cette complexification s'illustre avec les prémisses des autoroutes et l'aube de la grande vitesse. L'année 1939 constitue une césure pour les deux espaces : dans le Rhône, il y a un reclassement du réseau routier pour diminuer les frais des communes selon trois catégories : les routes nationales entretenues aux frais de l'État ; les chemins départementaux entretenus aux frais des départements et enfin, les chemins vicinaux ordinaires entretenus par les communes. La première autostrade au Québec est entreprise entre Montréal et son Île[531] – le projet d'autoroute voit le jour au Canada avant d'apparaître en France.

Des chemins à la route (1919-1939)

Durant l'Entre-deux-guerres, les deux territoires poursuivent leurs expérimentations autour de la voirie dans l'objectif d'un réseau routier viable.

Les mutations de la route

> « […] plus que jamais l'automobile et la route sont intimement liées et sont destinées à s'entre-tuer jusqu'au jour où elles seront parfaitement adaptées l'une à l'autre[532] ».

[530] Bernard CHARBONNEAU, *L'hommauto*, Paris, Denoël, 2003, p. 69-70.
[531] Jean PROVENCHER, *Ils ont bâti le Québec*, Québec, Septentrion, 1994.
[532] Archives du CAA Québec, « La route et l'automobile », *Motor Magazine*, mai 1924, p. 16.

> « De ce que notre civilisation doit aux routes du passé, espacées et imparfaites, peut-on augurer ce qu'elle recevra des routes d'aujourd'hui, multipliées, prolongées par le chemin vicinal jusqu'au cœur des plus lointaines campagnes, armées de cet extraordinaire agent de déplacement et de transport qu'est l'automobile ?[533] »

Un maillage routier efficace, mais inadapté à l'automobile : le Rhône

L'une des spécificités du réseau routier du Rhône est sa densité avant l'insertion de l'automobile. Durant l'Entre-deux-guerres, « [l]e réseau routier change peu, tandis que le macadam disparaît. La « *Route Moderne* » s'élabore, tant en ce qui concerne ses techniques de réalisation des chaussées que ses équipements comme la signalisation verticale et au sol[534] ».

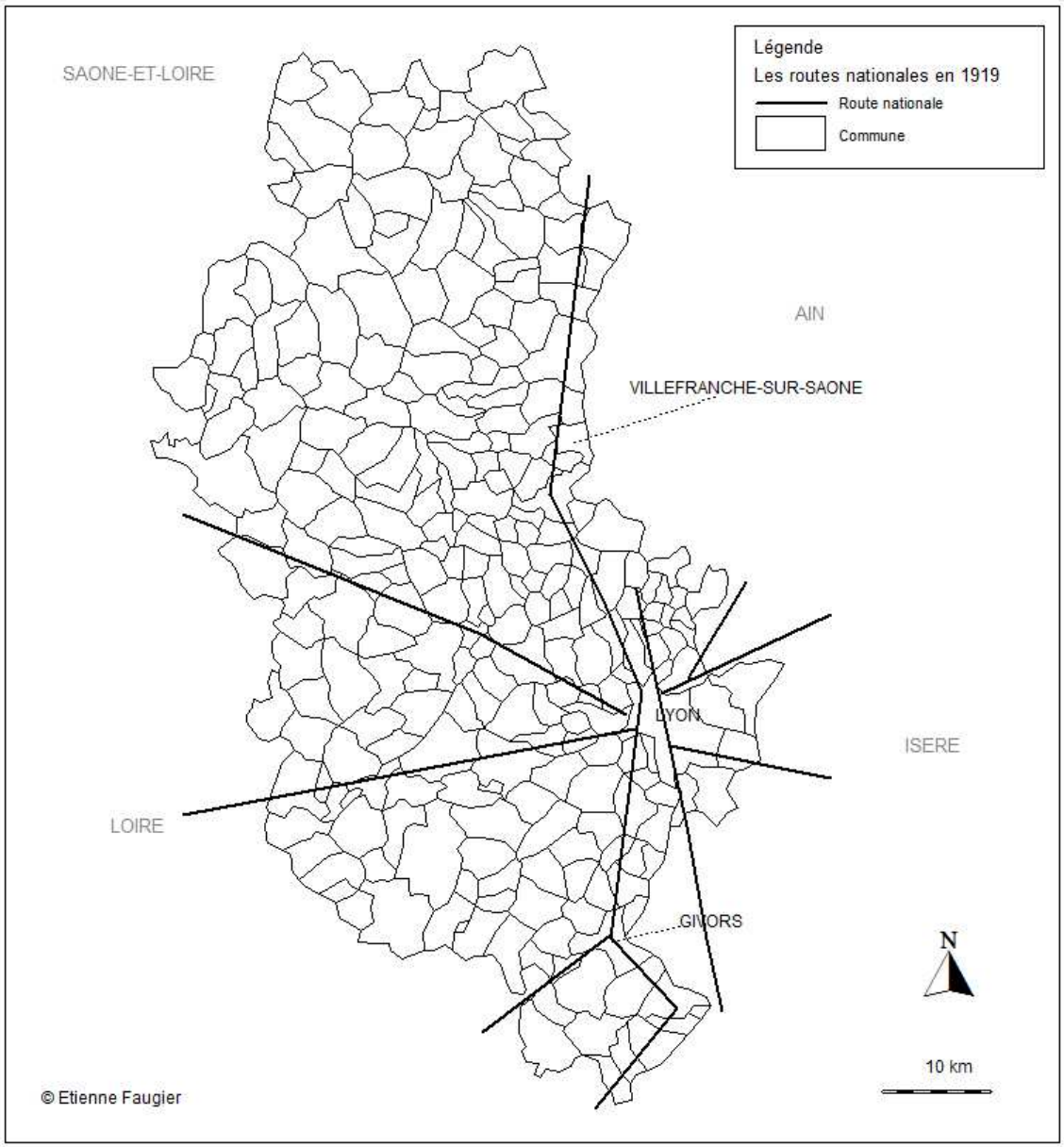
Le département se remet des impacts néfastes de la Grande Guerre de 1914-1918[535]. Toutefois, la difficulté à trouver du financement pour les routes amène la voirie à progresser lentement à l'inverse du parc automobile qui s'accroît fortement. Les travaux de voirie privilégient les routes d'accès à l'est du département, du nord au sud et autour de Lyon (carte 7). Ces routes sont en bon état, car elles font l'objet d'attentions précises[536]. Les routes du département connaissent de nombreuses modifications : les chaussées sont élargies, les courbes sont modifiées pour accroître la visibilité et réduire l'insécurité et les chemins de terre deviennent des chemins empierrés et goudronnés[537].

Les expérimentations se multiplient pour trouver le revêtement le plus adéquat : on applique du goudron[538], du bitume, un mélange de goudron et de bitume appelé le tarmacadam et enfin le gravillonnage[539]. Celles-ci sont menées par le service départemental des Ponts et Chaussées. La route est modifiée pour pouvoir supporter le poids des véhicules plus lourds et plus nombreux[540].

---

[533] Henry CAVAILLES, *op. cit.*, p. 386.
[534] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 2, p. 1.
[535] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 2, p. 41.
[536] ADR, « La circulation : Vallée du Rhône, l'état des routes d'accès à la ville de Lyon », *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1926, PER 1900-3, p. 41.
[537] ADR, Chemins de grande communication (C.G.C.) et Chemins d'intérêt commun (C.I.C.) – Circulation : amélioration des conditions de circulation : programmes (1933), S 2591, Rapport de l'ingénieur en chef (19 mars 1934) concernant les travaux effectués (élargissement des chaussées, amélioration de la visibilité dans les courbes, empierrement avec revêtements superficiels des chemins) et les subventions accordées par les différentes instances (État).
[538] BML, « Le goudronnage des routes », *Revue de l'ACR*, n°8, août 1931, 950957, p. 6.
[539] Georges Reverdy, *Les routes de France au XX^e siècle*, *op. cit.*, p. 75-76.
[540] Henry CAVAILLES, *op. cit.*, p. 298.

Carte 7 : Schéma des routes nationales dans le département du Rhône en 1919

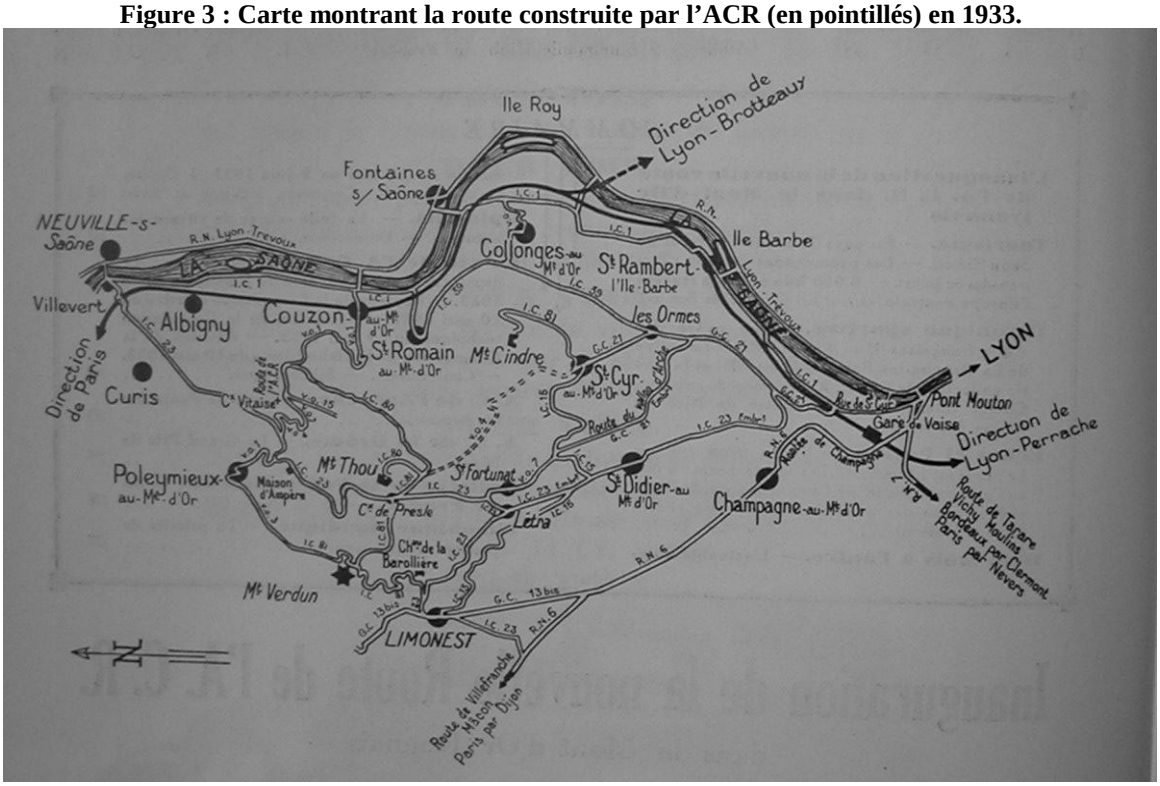


Source : *Indicateur lyonnais Henry : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône*, Lyon, Indicateur Henry, 1919.

L'ACR fait une brève incursion dans l'amélioration du réseau routier du département du Rhône. En juin 1933, avec l'aide du TCF et des instances municipales et départementales[541], il inaugure une route touristique dont il est le principal financeur[542]. L'État a laissé faire la construction de cette route, car elle ne traverse aucun lieu habité (figure 3). Située au cœur des Monts d'Or lyonnais, elle achève le circuit touristique du Mont-Thou mettant en valeur le paysage des Monts du Lyonnais.

[541] Laurent BONNEVAY, *op. cit.*, p. 127.
[542] BML, « Inauguration de la nouvelle route de l'ACR dans les Monts d'Or lyonnais », *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1933, 950957, p. 149-151.

Figure 3 : Carte montrant la route construite par l'ACR (en pointillés) en 1933.



Source : BML, « Inauguration de la nouvelle route de l'ACR dans les Monts d'Or lyonnais », *loc. cit.*, p. 151.

L'aménagement des routes est, depuis plusieurs décennies, entre les mains des ingénieurs des Ponts et Chaussées qui structurent la voirie autour de Lyon et des grandes voies de circulation. Du fait de cette condition, l'ACR a un rôle effacé dans ce domaine.

« La bonne route nous est venue avec l'auto[543] *»*

Dans la région de Québec, la situation est différente à plusieurs plans. Le choix des Britanniques de développer dès 1867 le réseau ferroviaire a conduit à délaisser l'aménagement du réseau routier[544]. Les chemins poussiéreux, légions, sont désormais une contrainte pour les promoteurs de l'automobilisme[545]. À certains endroits, les routes sont en piteux état, car on y trouve des charrois agricoles et de déchets[546].

[543] BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « Au banquet de l'Hôtel Place Viger, le soir du 6 mars », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 287.
[544] BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « Au banquet de l'Hôtel Place Viger, le soir du 6 mars », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 286.
[545] Raoul BLANCHARD, *Le Canada Français : province de Québec, étude géographique*, Montréal, Arthème Fayard, 1960, p. 216.
[546] Archives du CAA Québec, « La part des charrois agricoles dans la dégradation des routes », *Motor Magazine*, janvier 1924, p. 9 ; « Le verre cassé et les déchets sur les routes », *Motor Magazine*, septembre 1925, p. 15.

Les demandes d'amélioration des routes se font plus insistantes. Le conseil de comté de Portneuf, en 1922, se plaint que le coût de l'entretien de la route nationale est trop élevé[547]. Engagés dans des campagnes électorales, certains politiciens québécois n'hésitent pas à bâtir leur candidature sur la promesse d'amélioration de la voirie[548]. Le CAQ indique clairement qu'il

> « […] faudrait que les pouvoirs publics comprennent que les grandes vitesses sont inévitables dès aujourd'hui et qu'il faut organiser les chemins de terre comme on a organisé les chemins de fer. […] C'est au gouvernement que doit incomber demain l'aménagement légal de nos routes[549] ».

Tel un groupe de pression, il conseille, par exemple, de remettre en état la route Québec-Sainte-Anne-de-Beaupré, empruntée de façon récurrente par les touristes américains[550]. Il recommande une refonte des abords des routes pour une meilleure circulation[551]. Au fil des ans, les demandes pour la construction de routes tendent à s'éloigner de Québec[552]. On peut signaler les prémisses d'un projet de route reliant Québec aux Laurentides dès 1923, même si le parcours ne fait pas encore l'unanimité[553].

Dès le début du XX^{e} siècle, le gouvernement s'investit dans l'amélioration des chemins existants et non dans la construction de nouveaux chemins[554]. Le recours au macadam est abandonné du fait même de l'accroissement du trafic[555]. Le ministère de la Voirie expérimente alors plusieurs techniques telles que le gravelage, l'asphaltage et le goudronnage[556]. Les réfections de route, travail constant du fait des conditions

---

[547] « Plainte du Conseil concernant l'entretien de la route nationale qui est devenue trop onéreuse », *Procès verbal du Conseil de comté de Portneuf*, vol. 6, 1921-1939, 14 juin 1922, p. 14-15.
[548] BAnQ, « Construction de routes régionales », *Débats de l'Assemblée législative 1920*, Séance du 7 janvier 1920.
[549] Archives du CAA Québec, « Pour les vitesses modernes il faut des routes nouvelles », *Motor Magazine*, octobre 1923, p. 17.
[550] Archives du CAA Québec, « Travaux de voirie », *Motor Magazine*, octobre 1922, p. 4.
[551] Archives du CAA Québec, « Vitesse et route », *Motor Magazine*, décembre 1924, p. 12.
[552] Archives du CAA Québec, « Séance intéressante du bureau de direction au club automobile de Québec – 6 novembre 1924 », *Motor Magazine*, novembre 1924, p. 10.
[553] Archives du CAA Québec, « Une route à travers les Laurentides », *Motor Magazine*, janvier 1923, p. 6.
[554] Diagramme montrant la progression de l'amélioration des chemins depuis 1911, *Rapport du ministère de la Voirie 1927*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1928, p. 61.
[555] *Rapport du ministère de la Voirie 1920*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1921, p. 8.
[556] Archives du CAA Québec, « Municipalités où il sera fait, d'ici une quinzaine de jours, des arrosages de bitume liquide », *Motor Magazine*, juin 1923, p. 16 ; Raoul BLANCHARD, *op. cit.*, p. 217.

climatiques[557] et de l'usage des routes, prend l'apparence de réparations des surfaces, de remplissage des trous et d'une amélioration des courbes[558]. S'appuyant sur son outillage, le ministère de la Voirie inaugure en 1937 « un programme de tapis bitumineux destiné à supprimer la poussière […][559] ». Il s'institue comme acteur de la voirie en n'ayant pas recours aux entrepreneurs.

De 1920 à 1936, le gouvernement libéral d'Alexandre Taschereau est au pouvoir. Poursuivant la politique de voirie de son prédécesseur Lomer Gouin[560], dès 1921, il entend relier les grandes villes entre elles[561], les routes régionales[562] et celles qui conduisent à des lieux touristiques. Ainsi, la route Québec-La Malbaie est ouverte à la fin d'août 1925 et la route Québec-Lac-Saint-Jean en 1929. Cependant, certaines routes sont délaissées et demeurent en mauvais état[563].

La politique de la voirie au Québec prend un tournant décisif en 1925 lorsque le ministère de la Voirie du Québec devient membre de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR). Désormais, le Québec s'insère à titre de collectivité publique au sein de cette association internationale ; signe que la politique routière est une thématique qui concerne de plus en plus de pays et de provinces. En 1930, une délégation québécoise composée du président de l'ACBR assiste au VI^{e} Congrès mondial de la route de Washington, sur l'invitation du gouvernement des États-Unis[564]. Elle entre en contact avec les spécialistes français qui dominent la voirie[565]. Une émulation de la voirie voit le jour autour de la construction et l'entretien, la circulation et l'exploitation des routes[566]. La délégation québécoise s'est, semble-t-il,

[557] Archives du CAA Québec, « Ménagez vos routes ! », *Motor Magazine*, octobre 1925, p. 4.
[558] Archives du CAA Québec, « Les courbes dangereuses », *Service*, septembre 1929, p. 19.
[559] « Suppression de la poussière », *Rapport du ministère de la Voirie 1937*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1938, p. 2-3.
[560] Archives du CAA Québec, « Songeons au coût des routes », *Motor Magazine*, octobre 1925, p. 14.
[561] BAnQ, « Entretien des routes », *Débats de l'Assemblée Législative 1921*, séance du 18 février 1921, p. 313-316.
[562] BAnQ, « Construction de routes régionales », *Débats de l'Assemblée Législative 1920*, 7 janvier 1920 p. 112-115.
[563] Archives du CAA Québec, « Le mauvais état des routes autour de Québec nous causera du tort », *Motor Magazine*, août 1922, p. 6.
[564] http://207.253.82.204/cgi-cs/cs.waframe.content?topic=25588&lang=1 consulté le 14/03/12 « La délégation québécoise et canadienne était dirigée par le ministre de la Voirie d'alors, qui assumait également la fonction de président de l'Association canadienne des bonnes routes […] ».
[565] « Le VI^{e} Congrès International de la Route (Washington-Octobre 1930) », rapport de la délégation française, paru les *Annales des Ponts et Chaussées*, tome 1, fascicule 1, 1931, p. 7.
[566] Sébastien GARDON, « Gouverner la circulation urbaine », *op. cit.*, p. 170.

contentée de collecter des renseignements et d'échanger avec les différentes délégations pour acquérir de multiples savoir-faire et pratiques.

Jusqu'à présent, la circulation automobile entre la rive nord et la rive sud se faisait par traversiers. À partir de 1926, des discussions s'engagent pour permettre la circulation automobile sur le pont à péage de Québec du fait de l'accroissement du parc automobile et des limites de contenance des traversiers[567]. Le projet du ministère des Travaux Publics reste inachevé par manque de financement[568]. L'idée d'une voie automobile sur le pont progresse et le 22 septembre 1929, le pont est ouvert à la circulation[569]. À la date du 4 février 1930, plus de 40 000 véhicules circulent sur le pont de Québec. Les taux de péage sont en faveur de la locomotion hippomobile, du fait de leur nombre majoritaire à l'époque, mais il n'en reste pas moins que le pont constitue une alternative non négligeable aux traversiers. De plus, la diminution des taux de péage est pensée à terme et avec l'entretien des chemins d'hiver, la circulation automobile est rendue possible toute l'année entre les deux rives[570].

Pour accroître les relations entre Québec et l'Île d'Orléans, déjà desservie par des traversiers, le gouvernement fait construire un pont à péage reliant Québec à l'Île d'Orléans de 1933 à 1935[571]. Il s'agit d'un projet ancien qui démarre depuis la ville de Montmorency jusqu'au lieu-dit « à Pavillon » dans la paroisse de Saint-Pierre. « Le pont proprement dit a une longueur de [1 737,36 m]. […] La voie carrossable aura une largeur de [6,10 m.] et le pont comportera deux trottoirs d'une longueur de [1,52 m.] chacun[572] ». Ouvert à la circulation en juillet 1935, il rapporte comme revenus nets 7240,94$ pour l'année 1935[573]. Le pont de l'Île d'Orléans et le pont de Québec résolvent les problèmes de communication entre l'Île d'Orléans, Québec et la rive sud

[567] BAnQ, « Construction d'une voie carrossable sur le pont de Québec », *Débats de l'Assemblée législative 1926*, séance du 10 mars 1926, p. 535.
[568] BAnQ, « Construction d'une voie carrossable sur le pont de Québec », *Débats de l'Assemblée législative 1926*, séance du 24 mars 1926, p. 751-752.
[569] BAnQ, « Chemin sur le pont de Québec », *Débats de l'Assemblée législative 1927*, séance du 21 mars 1927, p. 599-602.
[570] BAnQ, « Péage sur le pont de Québec », *Débats de l'Assemblée législative 1930*, séance du 2 avril 1930, p. 1000-1001.
[571] BAnQ, « Construction du pont de l'Île d'Orléans », *Débats de l'Assemblée législative 1933*, séance du 27 janvier 1933, p. 62.
[572] Archives du CAA Québec, « Le pont de l'Île d'Orléans », *Service*, juin 1936, p. 7.
[573] BAnQ, « Ponts de péage », *Débats de l'Assemblée législative 1936*, séance du 29 avril 1936, p. 436-437.

d'une part et il participe au cachet de la région de Québec en présentant un certain esthétisme aux retombées régionale, nationale et internationale d'autre part[574].

Lors du congrès de l'ACBR à Québec en 1919, la question des routes d'hiver et de la circulation automobile est abordée par Frank Carrel[575]. Le problème du déneigement réside dans la rentabilité du service qui dépend de la répartition de la population sur le territoire et des flux économiques[576]. Les automobiles sont remisées durant la saison hivernale (de fin novembre à avril-mai)[577]. Seuls quelques véhicules à moteur roulent durant l'hiver : le Docteur Casgrain modifie son véhicule pour l'adapter à la circulation sur neige[578]. La traction hippomobile pour les courtes distances et le chemin de fer pour les longs trajets demeurent, jusque dans les années d'après Seconde Guerre mondiale, les modes de transport usités durant la saison hivernale[579].

Sous la pression de l'augmentation du parc automobile, le gouvernement expérimente l'ouverture des chemins aux automobilistes durant l'hiver. Celle-ci a lieu du 5 décembre 1928 au 22 mars 1929 de huit heures du matin à onze heures du soir. Le ministère de la Voirie entretient un circuit reliant la capitale à la paroisse de Charlesbourg et à l'Ancienne-Lorette grâce à l'usage de chasse-neiges et de tracteurs[580] (carte 8). Le parcours déneigé représente environ 22,5 kilomètres. Les chemins déneigés se situent donc sur la rive nord du Saint-Laurent du fait des attentes économiques des Québécois[581]. Malgré la formation du verglas qui oblige les pouvoirs publics à délaisser certains tronçons de route, l'expérience est une réussite. Un réel besoin économique de mobilité apparaît chez les Québécois.

L'expérience est étendue les années suivantes et la superficie entretenue augmente considérablement : on passe de moins de 50 km en 1929 à 250 km de

[574] Mathieu FLONNEAU, Entrée, « Ponts et tunnels », dans Daniel ROCHE (dir.), *Dictionnaire d'histoire culturelle de l'Europe*, à paraître 2013.
[575] BATC, "Winter Roads", *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1919, p. 88.
[576] BATC, "Chemins d'hiver", *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1919, p. 90.
[577] Archives du CAA Québec, « L'état des routes », *Motor Magazine*, mai 1924, p. 1.
[578] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 326.
[579] Raoul BLANCHARD, *op. cit.*, p. 217.
[580] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1929*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1930, p. 10. Cette expérimentation est aussi tentée dans la région de Montréal.
[581] Guy THIBAULT, *op. cit.*, p. 65.

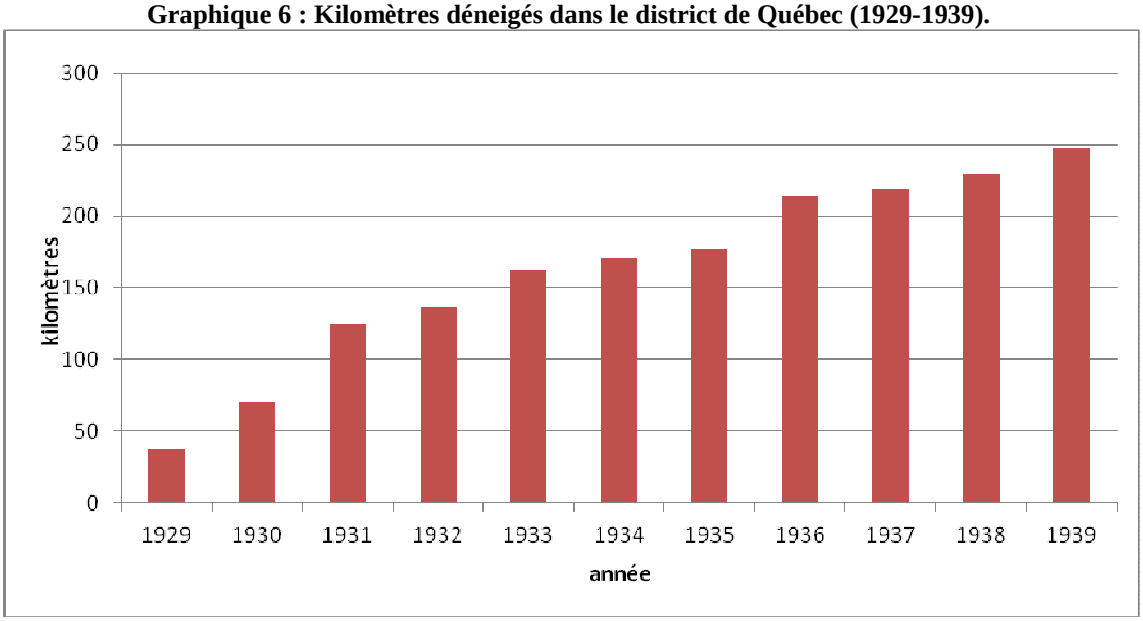
chemins déneigés en 1939 (graphique 6). La circulation est particulièrement importante dans l'est de la ville (tableau 10). Cela s'explique par la place importante que tient l'économie dans cette partie de la ville et la présence du pont de Québec reliant la Cité à la rive sud du fleuve.

Tableau 10 : Trafic automobile sur les routes de la région de Québec au cours de l'hiver 1929-1930.

Route	nombre de véhicules automobiles	moyenne journalière
Sainte-Foy-Cap Rouge	1 458	111
Québec-Ancienne Lorette	1 861	133
Saint-Romuald-Lévis	2 362	169
Québec-Loretteville	2 660	190
Québec-Charlesbourg	2 937	210
Québec-Giffard	4 470	319
Québec-Sainte-Foy	4 677	334
Québec-Pont de Québec et Cap Rouge	4 855	347

Source : Archives du CAA Québec, « L'automobile sur nos routes d'hiver », *Service*, avril 1930, p. 4.

Graphique 6 : Kilomètres déneigés dans le district de Québec (1929-1939).



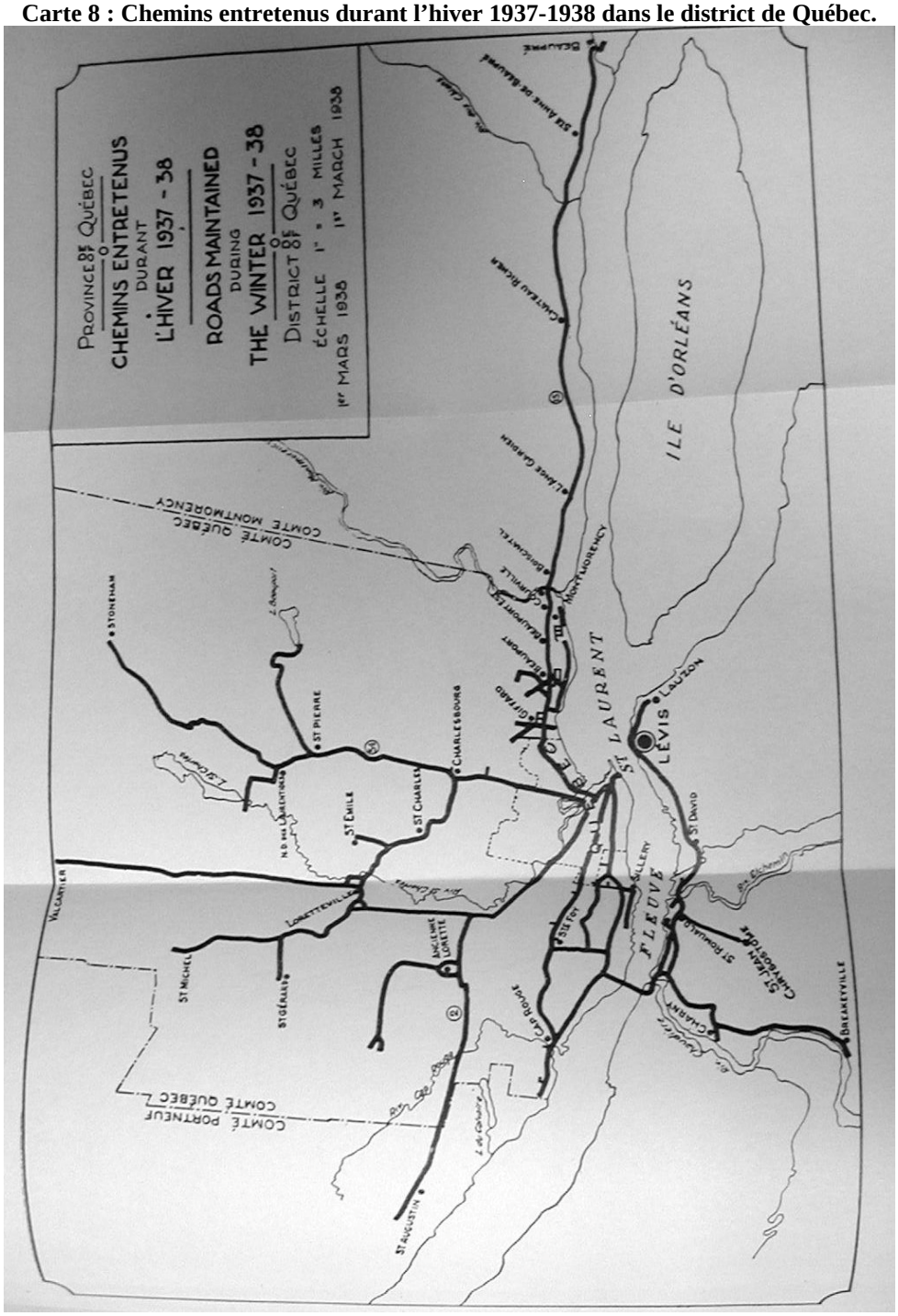
Source : *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1930-1940.

Progressivement, deviennent accessibles plusieurs destinations telles que Beaupré, Stoneham, le Lac Beauport et Saint-Charles, le village de Valcartier, Saint-Augustin et Lévis[582] (carte 8). Derrière ces noms de municipalité se cachent des lieux de loisir et de culture : il en résulte des débouchés économiques propres à la région de Québec – les

[582] Archives du CAA Québec, « L'entretien d'hiver », *Service*, décembre 1929, p. 23.

relations économiques entre la ville et ses banlieues – et un apport financier externe par les touristes[583].

Carte 8 : Chemins entretenus durant l'hiver 1937-1938 dans le district de Québec.



Source : *Rapport du ministère de la Voirie 1937*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le roi, 1938, p. 148.

L'adhésion du club automobile de Québec[584], des municipalités[585], mais aussi des entrepreneurs privés, qui jouent un rôle minoritaire, démontre le consensus autour

[583] Université Laval Département d'économie, *L'entretien d'hiver du réseau routier dans la province de Québec*, tome 2, Québec, La chambre de commerce de la province de Québec, 1950, p. 6-10.

des chemins d'hiver. Toutefois, le déneigement des routes ne fait pas l'unanimité dans la mesure où le trafic automobile durant l'hiver met en danger le cultivateur qui circule sur la chaussée[586].

La hiérarchisation des routes

> « La province de Québec a montré un grand esprit d'entreprise dans cette question de la voirie. Permettez-moi, cependant, de remarquer que des fonds considérables ont été dépensés, sans qu'un plan général et compréhensif ait été étudié d'avance pour la construction de ces routes[587] ».

Avec l'essor de l'amélioration de la voirie, un réseau routier hiérarchisé apparaît progressivement. Désormais, les routes sont classées en fonction des débits et des besoins du trafic.

La précision de la hiérarchisation du réseau routier dans le Rhône

Dans le département du Rhône, du fait de l'augmentation de la circulation automobile, les instances municipales planifient des travaux de voirie en fonction du trafic que connaissent les différentes routes. Ainsi, les routes les plus empruntées sont celles auxquelles les Travaux publics prêtent attention en priorité[588].

La période 1919-1929 est particulièrement importante pour le Conseil général puisqu'elle constitue un enjeu majeur pour l'amélioration du réseau routier.

> « De 1919 à 1929, il fallut, tant à raison de l'état des chemins que des nouvelles conditions de la circulation, refaire toutes les voies publiques du réseau départemental. Les méthodes employées furent alors l'extension du pavage en pavés d'échantillon, coûteux, mais résistants ; les revêtements de goudron et de bitume, effectués le plus possible directement par le Service vicinal sans passer par l'intermédiaire des adjudicataires fournisseurs de matériaux et de main-d'œuvre. […] Aussi partout on élargissait les

---

584 Archives du CAA Québec, « 18e rapport annuel », *Service*, avril 1930, p. 10.
585 Archives du CAA Québec, « Nos routes d'hiver », *Service*, octobre 1930, p. 9.
586 « Entretien des chemins en hiver », *Procès-verbaux du conseil de comté de Portneuf*, vol. 6, 1921-1939, p. 395-396.
587 BATC, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, « Au banquet de l'Hôtel Place Viger, le soir du 6 mars », *Le journal municipal canadien*, n°5, mai 1916, p. 289 [Thomas Adams, expert en construction de villes].
588 ADR, Chemins de grande communication (C.G.C.) et Chemins d'intérêt commun (C.I.C.) – Circulation : amélioration des conditions de circulation : programmes (1933), S 2591, Lettre du ministre de l'Intérieur au préfet du Rhône (26 mars 1934) accordant le versement d'une subvention extraordinaire de 700.000 francs « pour la réfection des routes et chemins soumis à une circulation intense ».

chaussées, corrigeait les courbes, relevait les virages, tandis qu'une abondante et claire signalisation facilitait la circulation[589] ».

La restructuration du réseau routier amène à un élargissement de la prise en charge des routes[590]. L'État et le département déclassent vers le haut des chemins parce que les communes n'ont pas toujours les moyens de les entretenir. Ainsi, selon Laurent Bonnevay :

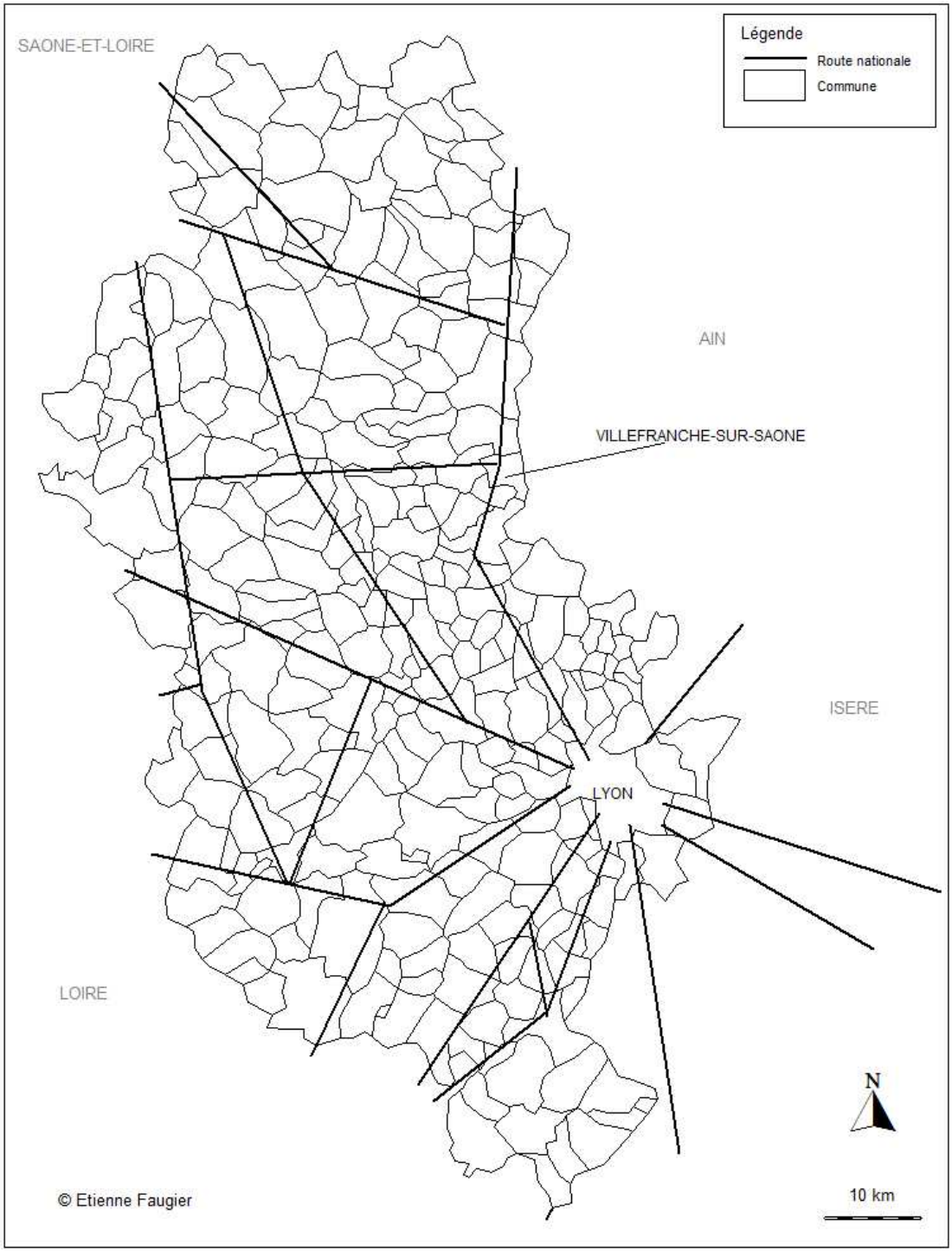
« […] en 1930 l'incorporation dans la voirie nationale de 230 km de voies départementales, en 1931 et 1936 le classement dans la voirie départementale de plus de 420 km de chemins vicinaux ordinaires. […] il décida d'incorporer dans le réseau départemental 135 km de chemins vicinaux ordinaires, à la grande satisfaction des communes. […] Le 23 novembre 1936, en vue d'alléger les charges des communes rurales, il classa dans le réseau départemental 126 nouveaux km de chemins vicinaux ordinaires, choisis de telle sorte que tous les chefs-lieux de commune fussent desservis par une route départementale […][591] ».

Par ailleurs, à partir de 1936, il n'y a plus qu'une seule catégorie de chemins départementaux[592]. Ainsi, en 1955, le département du Rhône possède 2 300 km de chemins départementaux, 4 000 km de chemins vicinaux et 1 600 km de chemins ruraux reconnus. À cela s'ajoutent les 500 km de routes nationales dénombrées en 1960[593]. Le Rhône présente clairement un maillage rural fort.

Au regard de la carte ci-dessous, on visualise bien l'étoile routière autour de Lyon. Le département est bien maillé du nord au sud comme de l'est à l'ouest. Toutefois, on peut lire que l'est du département est bien mieux desservi que l'ouest du fait du relief existant ; celui-ci constitue donc un frein au développement économique.

[589] Laurent BONNEVAY, *Histoire politique et administrative du Conseil général du Rhône 1790-1940*, tome 2, *op. cit.*, p. 121-122.
[590] Henry CAVAILLES, *La route française : son histoire, sa fonction*, Paris, Colin, 1946, p. 306. Il y a un reclassement en 1930, 1931, 1932 et 1939.
[591] Laurent BONNEVAY, *op. cit.*, tome 2, p. 119. L'auteur a occupé différentes fonctions dans le Rhône et notamment celle de président du Conseil général du Rhône entre 1934 et 1940. Il avait pour charge, entre autres, l'ordonnance des dépenses du département et l'exécution des recettes.
[592] *Ibid.*, p. 120.
[593] *Annuaire statistique régional rétrospectif : région Rhône-Alpes*, Lyon, INSEE Rhône-Alpes, 1965, p. 466.

Carte 9 : Schéma des routes nationales dans le département du Rhône en 1956



Source : *Indicateur Lyonnais Henry : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône*, Lyon, Indicateur Henry, 1956.

La naissance de la hiérarchisation des routes dans la région de Québec

Comme dans le département du Rhône, les routes sont déclassées vers le haut à partir de 1923. Les routes provinciales, reliant les villes aux principaux centres, sont construites et entretenues par le ministère de la Voirie aux frais du gouvernement, même

si ce dernier peut faire appel à des entrepreneurs[594]. L'enquête sur la densité de la circulation sur les grandes routes de 1926 montre que le trafic est le plus important autour de Québec, en direction de Sainte-Anne-de-Beaupré – environ 4 000-5 000 véhicules par jour – et en direction de Trois-Rivières – 1 500 à 2 000 véhicules par jour[595]. Les autres artères empruntées conduisent à Lorretteville et au Lac Beauport – entre 500 et 1 000 véhicules par jour. De l'autre côté du Saint-Laurent, Lévis constitue un carrefour secondaire menant à la Gaspésie, à Sherbrooke, à Montréal et aux États-Unis (entre 500 et 1 000 véhicules par jour).

Les routes régionales apparaissent avec la loi fédérale des grandes routes du Canada de 1919[596]. Elles sont sous la responsabilité du ministère de la Voirie et sont construites par des entrepreneurs privés. Elles sont subventionnées par le partenariat du gouvernement et des municipalités concernées. Les chemins municipaux relient les villages entre eux, à la ville ou aux grandes routes. Ils sont entretenus en régie par le département avec l'aide des municipalités[597]. Enfin, les chemins municipaux ordinaires sont entretenus par les municipalités avec l'aide du gouvernement. Cela trouve sa raison d'être dans la récurrence de la circulation automobile dans les municipalités de la région de Québec.

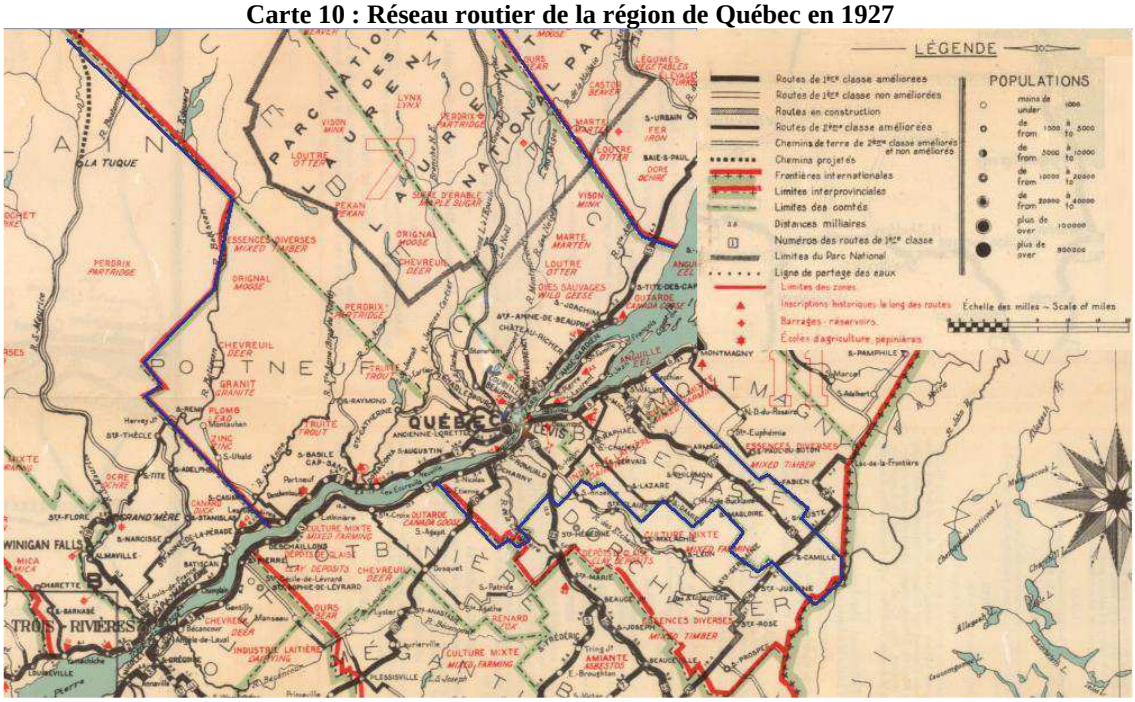
Dans l'Entre-deux-guerres, la politique de voirie évolue. Le gouvernement fixe son attention sur les routes provinciales et régionales plutôt que sur les routes municipales. En 1921 et 1922, le ministère prend à sa charge l'entretien des routes régionales, aide financièrement à l'entretien des chemins municipaux et se charge depuis 1916 des routes provinciales. Entre 1925 et 1926, la longueur entretenue des routes provinciales, régionales et des chemins municipaux en régie dépasse celle de chemins municipaux ordinaires entretenus[598]. De la route, on passe à un réseau routier

[594] Archives du CAA Québec, « Quelques faits qu'il faut connaître », *Motor Magazine*, septembre 1925, p. 6 « Elles sont l'armature du réseau total de nos chemins. Neuf grandes routes communiquent avec les États-Unis, trois avec l'Ontario, deux avec les provinces Maritimes ».
[595] Carte graphique montrant la densité de la circulation sur les grandes routes de la province 1926, *Rapport du ministère de la Voirie 1926*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1927.
[596] BAnQ, « Entretien des routes », *Débats de l'Assemblée législative 1921*, Séance du 18 février 1921, p. 313.
[597] « Chemins municipaux entretenus en régie », *Rapport du ministère de la Voirie 1924*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1925, p. 12.
[598] Diagramme montrant les chemins améliorés entretenus soit par le gouvernement soit par les municipalités, *Rapport du ministère de la Voirie 1926*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1927, p. 46.

organisé et hiérarchisé. L'entretien des routes est progressivement pris en charge par le ministre de la Voirie[599]. Finalement, à partir de 1927, le gouvernement se charge de tous les chemins améliorés. La centralisation autour du ministère permet non seulement une plus grande efficacité, mais aussi une uniformisation progressive du territoire en matière de voirie.

Au regard de la carte ci-après[600], les routes de première classe améliorée longent le fleuve de chaque côté du Saint-Laurent. La rive sud, avec Lévis, est plus développée que la rive nord du fait de la proximité de la frontière américaine. Cela confirme l'orientation du réseau routier nord-sud. Sur la rive nord, la pénétration à l'intérieur des terres n'est pas développée du fait de l'absence de centres urbains et de fortes densités de population. Quoi qu'il en soit, une route est en construction reliant Québec aux Laurentides. Une route de seconde classe est aussi en train d'être achevée sur la pointe nord de l'Île d'Orléans : des efforts sont donc engagés pour désenclaver la circulation sur l'Île.

Carte 10 : Réseau routier de la région de Québec en 1927



Source : BANQ, ministère de la Voirie de la province de Québec, carte routière et touristique 1927, cote P600, S4.

La hiérarchisation de la voirie dans les deux territoires conduit les usagers de la route à repenser l'espace côtoyé et de nouvelles manières de voyager apparaissent. Là

[599] BAnQ, *Les progrès de la voirie sous le régime Taschereau*, 1935.
[600] La région de Québec est délimitée par les contours bleus de chaque côté du Saint-Laurent.

où le train impose un trajet particulier en ne conservant que le départ et l'arrivée[601], la vitesse automobile offre la liberté du trajet[602]. L'automobiliste a le choix entre les routes principales reliant les grandes villes et les routes moins usitées pénétrant au sein des différentes municipalités[603]. Ce temps du voyage est remis en cause avec l'essor de projets de routes dédiés uniquement aux automobiles.

Trop vite, trop tôt : l'immaturité des projets autoroutiers

> "The building of the Trans-Canada Highway has never struck the historic imagination in the same way that the earlier transcontinental railway building achieved[604]".
>
> « Ne construisons d'autoroutes que si vraiment nous avons besoin d'autoroutes [605] ».

Les autoroutes ne sont pas des routes : les règles qui les régissent sont différentes quant aux manières d'aménager, de conduire et de se conduire, ou encore d'appréhender le paysage[606]. Dès lors, elles appartiennent à un autre système – celui de la grande vitesse –, nous évoquerons donc les projets autoroutiers en nous arrêtant au début de leur mise en place.

Dans le contexte d'après-guerre, les ingénieurs développent l'idée de routes dédiées uniquement aux automobiles : des autostrades[607]. Ces nouvelles infrastructures apparaissent d'abord en Italie, puis en Allemagne[608]. Elles ont pour but de réduire le temps du voyage et les accidents et d'accroître les échanges[609]. Le premier congrès international des Autoroutes, tenu à Genève en août 1931, définit l'autoroute ainsi :

> « C'est une route clôturée, réservée aux autos, qui ne traverse aucun centre habité, croisant au-dessus ou au-dessous de toutes les voies rencontrées, accessible en des endroits déterminés, les « autogares », formés

[601] Wolfgang SCHIVELBUSH, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990.
[602] John URRY, *Sociologie des mobilités*, Paris, A. Colin, 2005, p. 72.
[603] Archives du CAA Québec, « Quel est le plus court et le meilleur chemin », *Motor Magazine*, février 1925, p. 19.
[604] Gerald T. BLOOMFIELD, "The Automobile and the Canadian Landscape: A Retrospective View", unpublished Canadian Historical Association paper, Winnipeg, June 1986, 7-8.
[605] « La question des autoroutes » dans P. Dumont, *op. cit.*, p. 158.
[606] François DAGONET, « Route, anti-route et méta-route », *Cahiers de médiologie*, n°2, 1996, Gallimard, p. 23.
[607] André GUILLERME, « Chemins, routes et autoroutes », dans « Qu'est-ce qu'une route ? », *Cahiers de médiologie*, n°2, 2e semestre, 1996, p. 9.
[608] Archives du CAA Québec, « Italian "Autostrada" is Super-Highway System », *Service*, juin 1928, p. 15-16.
[609] Marc DESPORTES, *op. cit.*, Chapitre V, p. 272-341.

d'alignements droits de plusieurs kilomètres reliés par des courbes à grands rayons et sur laquelle tout est prévu pour que la visibilité soit parfaite, la stabilité optima et la circulation ordonnée[610] ».

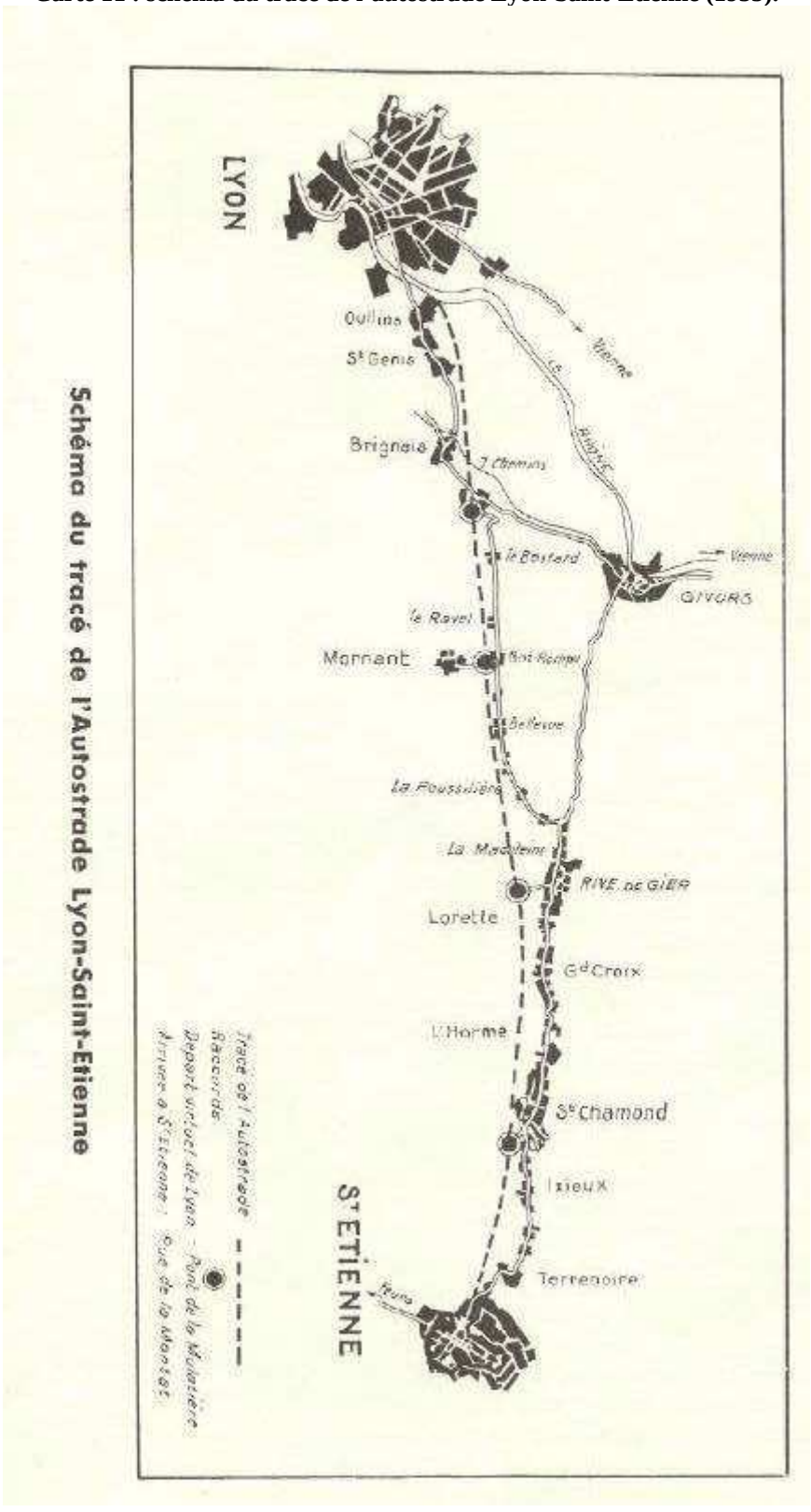
L'échec des projets autoroutiers dans le Rhône

Le département du Rhône est novateur dans ce domaine[611]. En septembre 1931, l'ACR rassemble dans ses salons les spécialistes internationaux des autoroutes pour faire partager leur expérience, notamment italienne. Un tracé est envisagé : « [i]l comprend l'itinéraire Évian-Lyon, passant par Annecy, Chambéry et Pont-de-Beauvoisin, avec des prolongements sur Chamonix d'un côté, et sur Grenoble de l'autre[612] ». Le projet, sous l'égide de la Compagnie des Autoroutes du Sud-Est de la France, ne voit pas le jour à cause de l'absence d'implications des instances majeures de la voirie et des réticences des personnes en charge des projets autoroutiers[613]. À cela s'ajoute un parc automobile français minoritaire comparativement au parc équin.

Les autostrades réapparaissent lors de la tenue du deuxième congrès international des autoroutes, tenu à Milan en avril 1932[614], et à la réunion organisée par la Société des autoroutes du Sud-Est de la France à Lyon. On tente de valoriser les avantages sociaux, commerciaux, stratégiques et financiers des autoroutes[615]. Une certaine émulation se développe donc au sujet des autoroutes.

[610] BML, « Des projets d'Auto-route », *Revue de l'ACR*, n°9, septembre 1931, 950957, p. 9.
[611] Sébastien GARDON, « Les villes face au problème de la circulation routière, L'exemple de Lyon (1912-1969) », p. 10.
[612] ADR, « Les auto-routes », *Revue de l'ACR*, n°10, octobre 1931, PER 1900-4, p. 8.
[613] Sébastien GARDON, « Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années dix – années soixante), thèse de doctorat en science politique sous la direction de Gilles Pollet, Lyon, Université Lumière Lyon 2, 2009, p.178.
[614] BML, « Le II^e^ congrès international des autoroutes », *Revue de l'ACR*, n°5, mai 1932, 950957, p. 98-99.
[615] ADR, « Les auto-routes du sud-est », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1932, PER 1900-4, p. 238.

Carte 11 : schéma du tracé de l'autostrade Lyon-Saint-Étienne (1935).



Source : mémoire de la Société des Autostrades françaises, 1935, p. 7.

En 1935, la Société des autostrades françaises propose de construire l'autostrade Lyon-Saint-Étienne afin d'accroître l'économie régionale[616]. Ce projet d'autoroute inter-urbaine est abandonné, car il n'est pas rentable[617]. Son but est purement industriel : il s'agit de relier deux pôles urbains qui peuvent bénéficier d'un contact rapproché (carte 11). Il s'agit de raccourcir le temps de trajet en évitant soigneusement les agglomérations – Oullins, Saint-Genis, Brignais, Mornant – et en prenant le chemin le plus court[618]. De nouvelles règles impliquent de nouveaux aménagements : L'autostrade se présente sous une forme différente de la route que l'on connaît à l'époque[619]. Elle permettrait la circulation rapide dans les deux sens et le conducteur est censé doubler sans danger grâce à la largeur de la route. Cette nouvelle forme, si elle avait vu le jour, aurait amené une vision frontale du paysage puisque l'on réduit les intersections à un minimum.

La naissance prématurée du projet autoroutier de la Transcanadienne

À l'échelle du Canada, l'idée d'une route nationale traversant les différentes provinces apparaît sous l'influence de la *Canada Highway Association* en 1910[620]. Toutefois, cela se traduit par un échec du fait d'un manque d'investissement politique et économique[621]. À l'origine, les provinces sont responsables de la voirie et de son organisation ; cependant, le gouvernement fédéral peut subventionner certaines constructions et certains entretiens. Ce projet national, trans-provincial et interprovincial se distingue donc par ses réglementations : il s'agit d'un des facteurs de dissensions entre les gouvernements provinciaux et fédéral durant plusieurs années.

Dès 1919, avec la loi des grandes routes du Canada, on retrouve l'idée d'une route qui traverse les différentes provinces du Canada[622]. Dans l'imaginaire du gouvernement fédéral, c'est à cet instant que le projet trouve ses racines. Dans

---

[616] http://vieux.saint.etienne.perso.sfr.fr/autostrade.html, consulté le 17/05/2011.
[617] Sébastien GARDON, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État : la construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *Métropoles*, 2, 2007, p. 14.
[618] Sébastien GARDON, « L'automobile saisie par l'action publique locale, L'émergence des enjeux de circulation et de sécurité (1929-1969) », dans Michèle GUILBOT (dir.), *L'accident de la route : comprendre pour mieux agir*, Actes INRETS n° 101, Paris, 2006, p. 87.
[619] http://vieux.saint.etienne.perso.sfr.fr/autostrade.html, consulté le 17/05/2011.
[620] *Association des routes et transports du Canada 1914-1974*, *op. cit.*, p. 3.
[621] Robert TREMBLAY, « Pour le meilleur et pour le pire. Evolution du paysage architectural le long de la route transcanadienne, de 1949 à nos jours », *Revue de la culture matérielle*, 64, automne 2006, p. 40.
[622] David MONAGHAN, "Canada's "New Main Street": The Trans-Canada highway as idea and Reality, 1912-1956", M. A. in History, Ottawa, University of Ottawa, 1996, p. 19.

l'historiographie canadienne, le docteur Perry E. Doolittle[623] est considéré comme le père de la Transcanadienne : il est le premier et l'un des plus fervents défenseurs[624].

Le projet de route nationale, passant à travers les différentes provinces canadiennes, a plusieurs causes[625]. Les routes dans chaque province sont principalement orientées nord-sud du fait de l'influence du tourisme automobile américain ; il y a donc un manque de connexions est-ouest reliant les provinces entre elles que vient combler la Transcanadienne. Le dessein s'inscrit dans la lutte contre le chômage qui survient au Canada après la Première Guerre mondiale et après la crise économique de 1929. Enfin, il en va d'une volonté de consolider l'influence politique de chacune des provinces sur leur territoire : la Transcanadienne est pensée par le gouvernement fédéral dans une volonté d'unifier le pays[626]. Les lobbies automobiles jouent un rôle prépondérant en encourageant la construction d'une route nationale canadienne : c'est le cas de l'ACBR et de la *Canadian Automobile Association*[627].

Le projet d'autostrade réapparaît en 1925 lors de la conférence de l'ACBR à Québec. Dans son discours, le mandataire Campbell indique que les principaux intéressés pensent désormais le réseau routier à l'échelle nationale[628]. Cette émulation apparaît donc six ans plus tôt que dans le département du Rhône du fait de l'essor rapide du parc automobile en Amérique du Nord. Le projet imaginé est de construire les autostrades au-dessus des voies ferroviaires pour réduire les coûts d'expropriation et d'utiliser des voies rapides déjà construites[629]. Ce projet témoigne de la fécondité des idées concernant les routes pour automobile.

---

[623] Doolittle (1861-1935) est une figure marquante du monde automobile canadien : il est président du CAA en 1925 et un des membres-fondateurs du *Toronto Automobile-Club*. .
[624] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *The Cars of Canada*, Toronto, McClelland and Stewart, 1973, p. 220.
[625] BANQ, Fonds Jean Lesage, P688, Dossier Autoroute Transcanadienne, 1986-03-007-51, Lettre du ministère de la Voirie au ministre de la Justice, 19 novembre 1936.
[626] Archives du CAA Québec, « The Trans-Canada Highway: Wake-up Canada », *Service*, juillet 1930, p. 3.
[627] William G. ROBERTSON, *op. cit.*.
[628] William G. ROBERTSON, *History of the Trans-Canada Highway*, Québec, Canadian Good Roads Association, October 24th 1940.
[629] Archives du CAA Québec, « La seule solution possible du problème des Routes Automobiles », *Motor Magazine*, mai 1925, p. 19-20.

Le projet apparaît au Québec au début des années 1930-1931[630]. Le tracé de la Transcanadienne traverse les capitales de chacune des provinces hormis l'Ontario où le tracé rejoint Ottawa[631]. Reliant la côte est (Halifax) à la côte ouest (Vancouver), son parcours est pensé pour traverser la région de Québec. Le ministre de la Voirie fait la proposition que la Transcanadienne, en partant du Nouveau-Brunswick, passe par Rivière-du-Loup, Lévis, Sainte-Anne-de-la-Pocatière, Montréal jusqu'en direction de Hull[632]. Des débats ont lieu à l'Assemblée quant à l'emplacement de cette dernière dans la province[633]. À la fin des années 1930, des protestations se font entendre de la part du comté de Portneuf en ce qui concerne le trajet de la transcanadienne pour des raisons économiques et d'infrastructures locales :

> « [cela conduirait à] la multiplication des traversées des terres agricoles déjà affectées par la route existante, la voie ferrée et les lignes téléphoniques et électriques ; la diminution des retombées touristiques sur les villages en rendant moins visibles les bâtiments traditionnels typiques et en livrant plutôt aux visiteurs le « derrière la grange » ; l'augmentation potentielle des charges sur l'entretien de l'ancienne route contournée, les frais de raccordement à la nouvelle et les coûts d'expropriation de cette dernière pour économiser quelques minutes de trajet et finalement une dévaluation des propriétés des villages[634] ».

La Transcanadienne dans la région de Québec n'est pas réalisée du fait de la complexité des interactions entre les municipalités, l'État provincial et l'État fédéral. La société n'est pas désireuse de voir le projet aboutir et une relative indécision se fait jour quant au choix de son tracé. À cela s'ajoute la crise économique de 1929 qui plonge le Québec dans une crise financière et sociale et qui oblige l'État fédéral à réduire son implication dans les travaux de voirie.

Entre 1919 et 1939, la route subit des transformations majeures ayant trait à sa construction, son tracé et son entretien. Son appréhension par les usagers se modifie par l'essor d'une hiérarchisation et l'émergence d'un nouveau type de route rêvé : l'autoroute. Dans les deux territoires, le contrôle exercé par l'administration publique

---

[630] BANQ, Fonds Jean Lesage, P688, Dossier Autoroute Transcanadienne, 1986-03-007-51, Copie du Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Exécutif en date du 1 octobre 1931 […] concernant la route Trans-Canada.
[631] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1931*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1932, p. 42.
[632] BANQ, Fonds Jean Lesage, P688, Transcanadienne, 1986-03-007-51, Copie du rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Exécutif, 1 octobre 1931.
[633] BAnQ, « Demande de documents : route Transcanadienne », *Débats reconstitués de l'Assemblée législative*, 1931-1932, séance du 11 février 1932.
[634] Marc VALLIÈRES (dir.), *op. cit.*, p. 1593.

sur la route tend à se faire de plus en plus précis. Cela conduit à la régularité des déplacements et à l'épanouissement de la vitesse. Ce phénomène trouve ses assises durant la période 1939-1961 dans les deux territoires.

La maturité du réseau routier (1939-1961)

De l'après Seconde Guerre mondiale jusqu'au début des années 1960, le réseau routier dans les deux territoires mûrit. Il tend à devenir plus complexe, plus hiérarchisé, alors que paradoxalement ces mesures sont censées le rendre plus simple d'utilisation. Cela se répercute dans l'apparition, à la toute fin de la période étudiée, d'une instance gouvernementale dédiée à la promotion le système autoroutier. L'État accroît son rôle d'acteur principal de l'aménagement du territoire. Les travaux deviennent plus massifs et les capitaux investis le sont aussi[635]. La route domine lentement comme infrastructure de déplacement.

La mainmise de l'État

Entre reconstruction et amélioration du réseau routier dans le Rhône

L'évolution du réseau routier dans le département du Rhône reflète fortement l'évolution du réseau routier français. Du fait de la Seconde Guerre mondiale, le réseau routier est endommagé, l'absence d'entretien en certains lieux conduit à des dégradations et certains ponts doivent être reconstruits[636]. La loi du 5 octobre 1940 débloque un financement pour reconstruire les voies de communication[637]. On se préoccupe d'abord des grands itinéraires nationaux et internationaux et de la fluidité de la circulation autour des centres villes. Cette ligne de conduite met donc en valeur la ville de Lyon et sa proche banlieue et délaisse les routes départementales et municipales. En parallèle, la centralisation se fait plus marquante dans la mesure où dès la fin de l'année 1940, les Ponts et Chaussées deviennent responsables de la voirie départementale et communale.

[635] Jean PROVENCHER, *op. cit.*
[636] Henry CAVAILLES, *op. cit.*, p. 391.
[637] Georges REVERDY, *Les routes en France au XX^e siècle, op. cit.*, p. 206-207.

Comme au Québec, des plans quinquennaux sont progressivement mis en place à partir de 1951[638] (1952-1957). L'État s'attache à construire et consolider les grands itinéraires tels que la route Paris-Lyon (par Auxerre ; par Nevers), Lyon-Vintimille, Lyon-Albertville et Lyon-Genève. Il s'agit pour l'essentiel de mettre en place des déviations conduisant dans les pôles urbains secondaires.

L'expansion du réseau routier dans la région de Québec

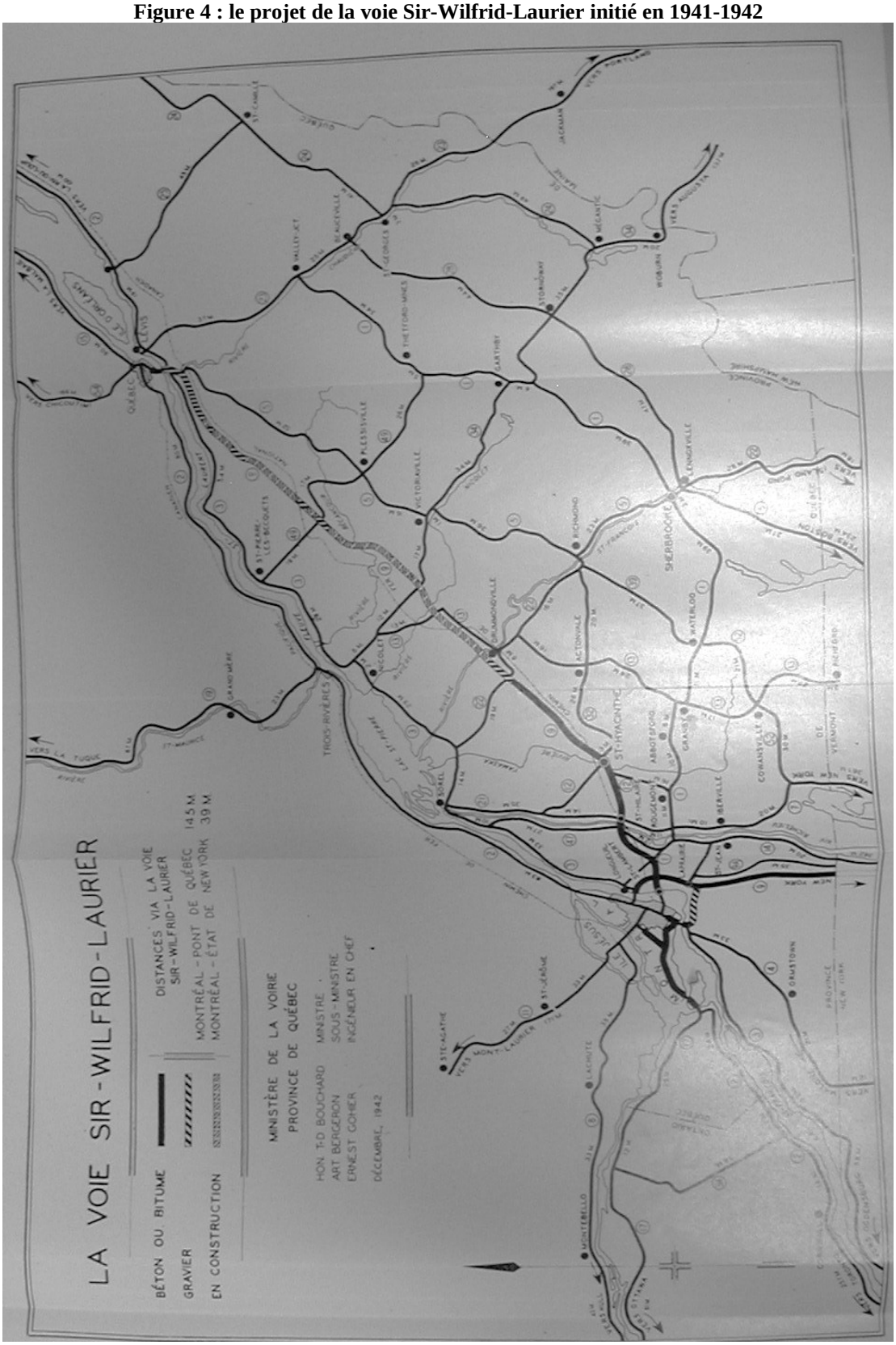
Entre 1939 et 1945, la modernisation de la voirie est mise entre parenthèses dans la région de Québec du fait de la Seconde Guerre mondiale. Malgré tout, en 1941-1942, le gouvernement entreprend la construction d'une route, appelée la voie Sir-Wilfrid Laurier (voir figure 4), reliant Québec à Montréal puis aux États-Unis dans un but militaire et économique[639]. La circulation touristique américaine se fait la rive nord du Saint-Laurent, la route de la rive sud permet la circulation commerciale. L'avantage de cette dernière réside dans l'aménagement de deux chaussées de circulation séparées par une zone centrale de gazon : elle supporte ainsi le trafic équin, automobile et vélocipédique. Il y a clairement une volonté d'accroître l'intensité de la circulation par la vitesse automobile.

Entre 1945 et 1956, l'Union Nationale, au pouvoir, investit fortement dans le réseau routier avec trois ministères[640] : le ministère de la Voirie qui construit et entretient les routes ; le ministère des Travaux publics qui construit les ponts et le ministère des Transports qui régit la circulation et s'occupe de la sécurité routière. La régie provinciale des transports et communications est créée pour contrôler efficacement les compagnies de transport et de communication. L'influence d'Antonio Talbot, ministre de la Voirie, est particulièrement prégnante dans la mesure où il engage un plan de 15 ans pour améliorer le réseau routier[641] : la question de la dépense pour la voirie demeure un enjeu politique très fort[642].

---

[638] BML, « Plan quinquennal et travaux d'améliorations pour notre réseau routier national », *Le carnet de l'automobile*, n°14, février 1953, 950957, p. 2.
[639] *Rapport du ministère de la Voirie 1942*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1943, p. 24-32 ; BAnQ, « Budget des dépenses 1944-45 », *Débats de l'Assemblée législative 1944*, séance du 11 mai 1944, p. 915-919
[640] BAnQ, « Amélioration de la voirie provinciale », *Débats de l'Assemblée législative 1945*, séance du 8 février 1945, p. 10.
[641] BAnQ, « Réseau routier », *Débats de l'Assemblée législative 1955-1956*, séance du 6 décembre 1955, p. 177-187.
[642] BAnQ, « Adresse en réponse au discours du trône », *Débats de l'Assemblée législative 1943*, séance du 25 février 1943, p. 23-32.

Figure 4 : le projet de la voie Sir-Wilfrid-Laurier initié en 1941-1942



Source : *Rapport du ministère de la Voirie 1942*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le roi, 1943, p. 81.

La planification stimule l'uniformisation du territoire et marque un tournant dans la politique de la voirie.

Dans la région de Québec, il s'agit d'uniformiser le développement de l'automobile. La route Québec-Montréal est reconstruite, le ministère de la Voirie trace la route reliant Portneuf à Baie-Comeau, la route de ceinture de l'Île d'Orléans est améliorée[643] et on continue de lutter contre la poussière.

L'Union Nationale engage le « plus grand chantier routier jamais entrepris au Québec »[644] dans le but de rendre accessible le Parc national des Laurentides et le Lac-Jacques-Cartier. Dès 1948, le boulevard Talbot – route du Parc des Laurentides ou route 175 – passant par Québec est ouvert à la circulation automobile.

Les catégories du réseau routier deviennent de plus en plus formalisées. Dans les années 1940 apparaissent les grandes voies à chaussées divisées telle la voie Sir-Wilfrid-Laurier et sont « aménagées en vue de faciliter le transport des charges lourdes et accélérer la circulation en évitant les agglomérations[645] ». Alors que les routes provinciales relient les grands centres de la province, les États-Unis et les autres provinces, les routes régionales relient les régions aux grands centres et les villages entre eux. Les chemins d'intérêt local regroupent quant à eux les chemins limités au « rang » et les routes qui ne font pas le lien entre deux paroisses.

Le budget accordé à la voirie augmente considérablement entre 1911 et 1956, comme en témoigne le tableau 11.

Tableau 11 : Sommes dépensées pour la voirie par les différents gouvernements entre 1911 et 1956

	sommes dépensées pour la voirie ($)	Premier ministre du Québec	Parti politique
1911-1919	26 567 795	Lomer Gouin	Parti Libéral du Québec
1920-1928	68 436 837	Louis-Alexandre Taschereau	Parti Libéral du Québec
1930-1935	72 137 869,50		
1936-1939	125 000 000	Maurice Duplessis	Union Nationale
1939-1944		Adélart Godbout	Parti Libéral du Québec
1945-1956	636 543 665	Maurice Duplessis	Union Nationale

Source : BAN, *Les progrès de la voirie sous le régime Taschereau*, 1935 & *Les communications, la voirie : manuel des orateurs de l'Union Nationale*, Québec, 1956 ; BAN, « Budget des dépenses 1944-45 », *Débats de l'Assemblée législative 1944*, séance du 11 mai 1944, p. 915-919.

[643] BAnQ, « Route de ceinture de l'Île d'Orléans », *Débats de l'Assemblée législative 1953*, séance du 16 janvier 1954, p. 369.
[644] BAnQ, « Subsides », *Débats de l'Assemblée législative 1954*, séance du 16 février 1954, p. 668-671.
[645] *Rapport du ministère de la Voirie 1943*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1944, p. 16.

À partir de 1945, période lorsque l'Union Nationale est au pouvoir, plus de 60% du budget de la voirie est consacré à la construction et à l'amélioration des routes ; le reste est dédié à l'entretien[646]. Des modifications sont engagées concernant les ponts qui témoignent de l'importance croissante de la vitesse automobile. En 1948-1949, le pont de Québec est élargi pour permettre une hausse du trafic automobile[647]. Plusieurs raisons sont invoquées : la chaussée est réduite du fait de la neige lors de l'hiver et le pont n'est pas assez large pour accueillir les gros véhicules[648]. En 1951, le gouvernement ouvre une seconde voie pour répondre à la demande accrue des automobilistes[649]. Les mutations des véhicules conduisent le gouvernement à entretenir le pont afin qu'il supporte un trafic plus nombreux et plus lourd au fil des ans[650]. Quant au pont de l'Île d'Orléans, il ne connaît que des actions d'entretien[651]. Ces deux ponts, ouvrages d'art dans la région, font l'objet d'attention, car ils valorisent le commerce et le tourisme.

L'émulation autour des thématiques de la route est activée lorsque Québec accueille, en 1940, 1946 et 1956, la conférence annuelle de la CGRA. Lors de ce « Parlement des Routes[652] », on s'interroge sur la place du réseau routier dans le système de transport, le financement des travaux de voirie et l'enlèvement de la neige. En 1956, Antonio Talbot indique la nécessité de penser le développement de la route sur la longue durée[653]. Durant les années 1950, il y a donc un renversement majeur qui s'effectue. Le parc automobile s'accroît plus vite que ne peut le supporter l'infrastructure routière.

Dans la région de Québec, les initiatives entreprises ont pour but de relier Québec aux différents centres récréatifs et économiques le plus rapidement et le plus efficacement possible et de désenclaver les entrées et les sorties de la ville. On construit

[646] BAnQ, « Réseau routier », *Débats de l'Assemblée législative 1955-1956*, séance du 6 décembre 1955, p. 177-187 ; séance du 7 décembre 1955, p. 192-194.
[647] BAnQ, « Subsides », *Débats de l'Assemblée législative 1949*, séance du 9 mars 1949, p. 475.
[648] BAnQ, « Dépenses de la voirie », *Débats de l'Assemblée législative 1948*, séance du 20 février 1948, p. 451.
[649] BAnQ, *Débats de l'Assemblée législative 1950-1951*, séance du 12 mars 1951, p. 527.
[650] BAnQ, « Subsides », *Débats de l'Assemblée législative 1955-1956*, séance du 31 janvier 1956, p. 419-424.
[651] BAnQ, « Subsides », *Débats de l'Assemblée législative 1957-1958*, séance du 28 janvier 1958, p. 343-353.
[652] BANQ, Fonds du Ministère des transports, E23, dossier 287 Association Canadienne des Bonnes routes, « Allocution du président : l'Honorable Antonio Talbot », 2 octobre 1956.
[653] *Ibid*.

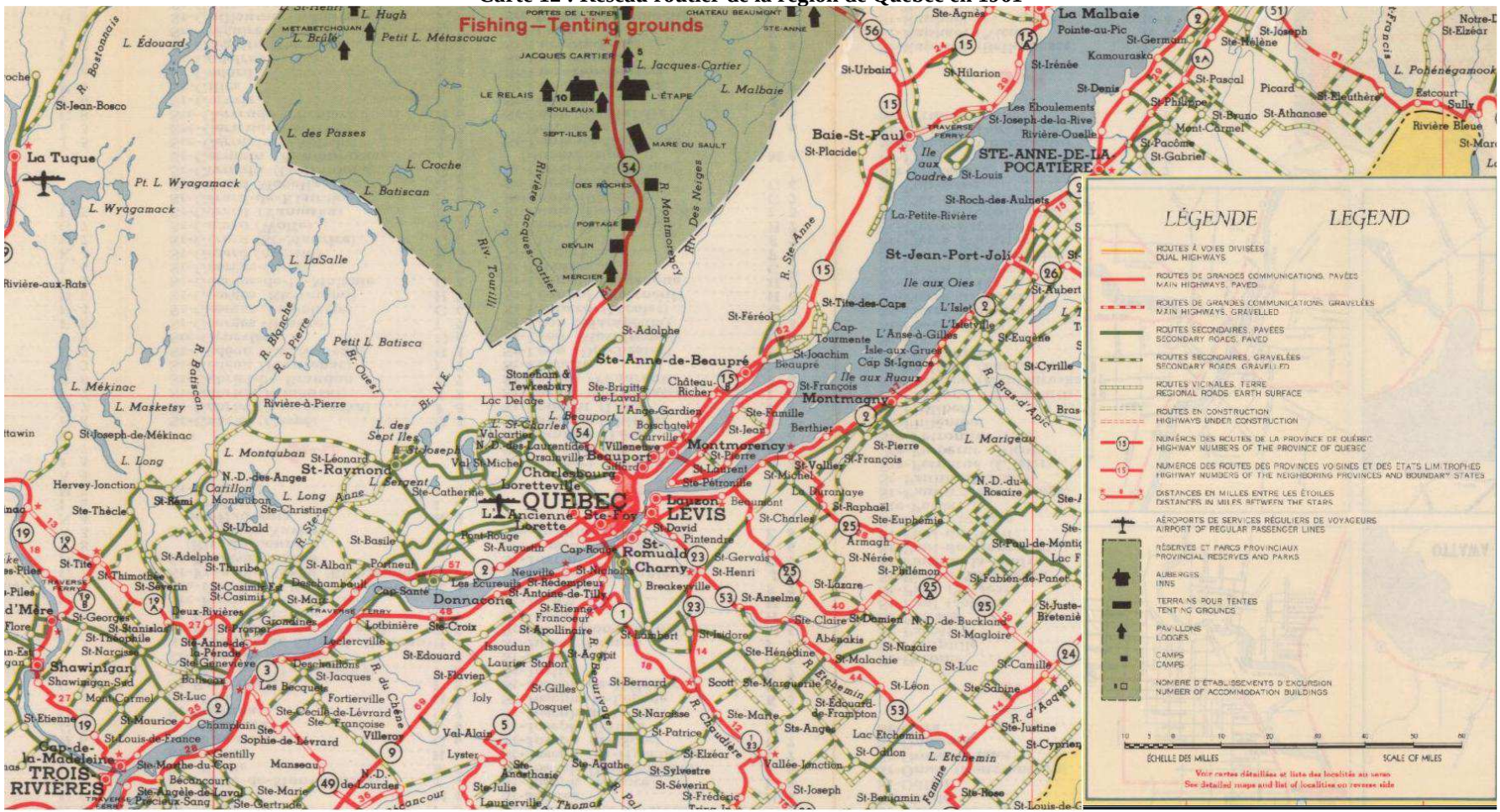
donc des routes à quatre voies – voies express – reliant à Montréal, au Lac Beauport, Chicoutimi et le Lac St-Jean[654]. Le réseau routier se consolide dans la région de Québec (carte 12). La rive sud est beaucoup mieux maillée par les diverses routes de grande communication qui dirigent les usagers vers le sud de la Province et les États-Unis. La rive nord possède deux artères principales : la route 2, puis 15, reliant Trois-Rivières au sud à La Malbaie au nord et la route du parc des Laurentides – route 54. L'Île d'Orléans est entièrement accessible grâce à un pont. Le réseau routier secondaire apparaît plus dense sur la rive nord, spécialement dans le comté de Portneuf, plutôt que sur la rive sud. Cela s'explique par les activités économiques que génère le comté de Portneuf en lien avec la ville de Québec. Le comté de Montmorency ne possède que peu de routes secondaires, hormis celles qui permettent de se rendre à Sainte-Anne-de-Beaupré.

L'entretien des chemins d'hiver, commencé en 1928, se poursuit, bien qu'à partir de 1940-41[655], la voirie ne les étende plus ; cela explique la chute du nombre de kilomètres déneigés entre 1941 et 1942 (graphique 7). Elle offre cependant d'aider financièrement les municipalités et les organismes qui désirent ouvrir les chemins d'hiver : l'entretien, confié à des entrepreneurs, n'est plus le monopole du gouvernement. Le ministère n'est pas le seul à prendre en charge les chemins d'hiver puisque progressivement apparaissent la Compagnie Provinciale Transport, certaines autorités locales et des organisations non officielles, ce qui témoigne du réel engouement pour l'entretien. À partir de 1950-51, le ministère de la Voirie assume le déneigement et l'entretien des chemins d'hiver sur les routes les plus importantes : signe de l'engagement du gouvernement provincial à la circulation des biens, des marchandises et des individus.

> « En l'absence de ce service, la province retourne, pendant cinq mois chaque année, à la période qui a précédé l'arrivée du transport automobile, c'est-à-dire qu'elle recule d'environ cinquante ans du point de vue des facilités de transport[656] ».

[654] BANQ, Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-99, Canadian Good Roads Association, 199, Report by Arthur Branchaud, CGRA, Montreal, September 29th 1958; Report by Arthur Branchaud, CGRA, Vancouver, September 23rd 1959; Report by Arthur Branchaud, CGRA, Toronto, October 17th 1960.
[655] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1942*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1943, p. 72.
[656] Université Laval, *op. cit.*, p. 2.

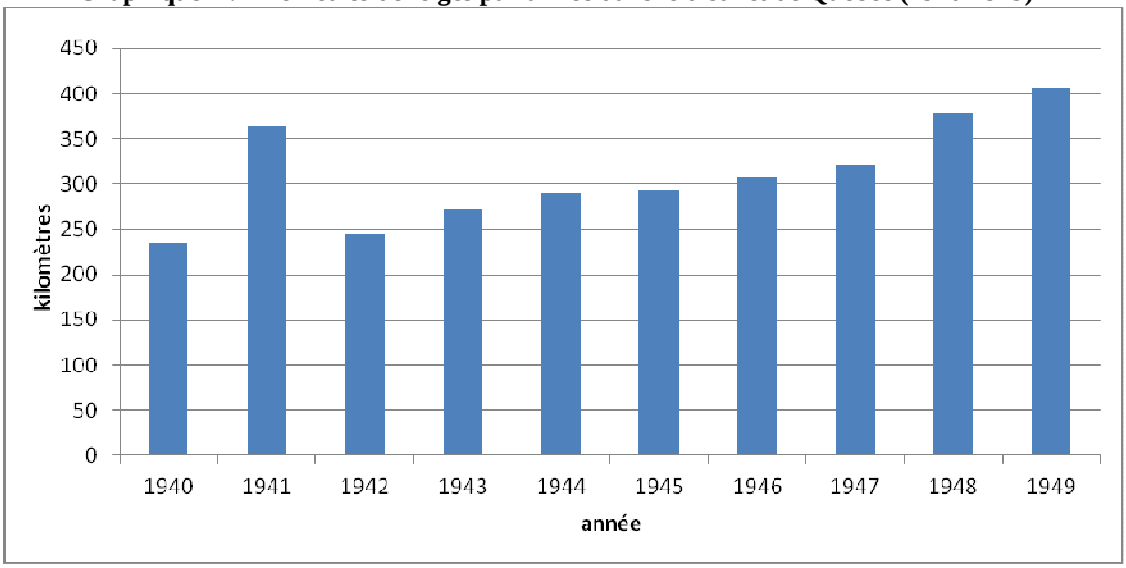
Carte 12 : Réseau routier de la région de Québec en 1961



Source : BANQ, Office du tourisme de la province de Québec, *Carte routière et touristique de la Province de Québec*, 1961, P600,S4.

Ce constat exprimé en 1950 démontre clairement la nécessité indispensable des chemins d'hiver au sein de la société québécoise : le progrès qu'ils apportent fait entrer cette dernière dans la modernité.

Graphique 7 : Kilomètres déneigés par année dans le district de Québec (1940-1949)[657]



Source : *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1941-1950.

L'entretien d'hiver est donc un thème rassemblant divers acteurs autour d'un même objectif : l'essor économique de la province. À la fin des années 1950, la plupart des routes principales sont ouvertes à la circulation automobile[658].

Les restructurations du système autoroutier : les années 1950

> « Il a été décidé depuis deux jours que nous ne résisterions pas au plaisir de prendre l'autostrade. […] Les voyageurs que nous rencontrons sont tous enfermés dans des boîtes : ils ont la carrosserie tirée sur les yeux comme une visière de casquette, un capuchon de moine. Ce sont les ascètes du cent cinquante à l'heure. Ils nous croisent avec un claquement de fouet ou nous dépassent en soufflant comme des joncs dans le vent. Ils sont au garde-à-vous devant le compteur, le regard fixé à cent pas. Ils transportent pour la plupart des passagères de grand luxe, figées dans cette lourdeur de plomb que donne la grande vitesse. À quoi peuvent-elles bien servir à l'arrivée ? [659] »

> « Je me dis que les autoroutes changent vraiment le monde. Et justement, je pense puisque je roule ». Serge Bouchard[660]

[657] Passé 1949, les statistiques, récoltées dans les *Rapport[s] du ministère de la Voirie*, concernant les chemins déneigés rassemblent les différents districts (Montréal, Québec, Chicoutimi, Gaspé). Les chiffres ne cessent de croître entre 1950 et 1959 passant de 4 041 km à 7 150 km.
[658] Sébastien PAQUET, « Historique des transports et des déplacements au Québec », essai en aménagement du territoire et développement régional », Québec, Université Laval, 2001, p. 17.
[659] Jean GIONO, *Voyage en Italie*, Paris, Gallimard, 1953, p. 26-29.
[660] Cité dans Jacques GODBOUT, *Autos biographie*, Montréal, Les 400 coups, 2008, p. 7.

En arrière-plan des décisions relatives au réseau routier circulent les projets autoroutiers. Loin d'être restés de simples plans d'ingénieurs, ceux-ci ont été structurés administrativement et financièrement et bénéficient des améliorations du réseau routier dans chacun des territoires.

Les projets autoroutiers dans le département du Rhône

Dans le Rhône, deux types d'autoroutes émergent dans les années 1950[661]. Les autoroutes de dégagement ou autoroutes urbaines situées dans les grandes villes et les autoroutes interurbaines ou autoroutes de liaison qui sont sujettes à controverses. C'est de ce dernier type d'infrastructures dont nous allons parler.

À partir de 1952, le projet d'autoroute entre Lyon et Saint-Étienne, imaginé dès 1935, réapparaît. Des travaux démarrent en ce sens aux abords de Saint-Étienne[662]. Toutefois, « [e]n ce qui concerne les autoroutes, l'opinion est généralement partagée entre deux tendances : l'une consiste à moderniser le réseau actuel de routes nationales, l'autre à lui superposer un réseau d'autoroutes[663] ». Si l'utilité des autoroutes fait l'unanimité, le coût des installations autoroutières réduit leur réalisation[664]. Plus de vitesse signifie plus d'infrastructures et par conséquent plus d'investissements. La mise en place de péages, pour financer la construction des autoroutes, fait débat, car bien qu'alimentant les infrastructures, elle réduirait sans doute le trafic.

À partir de 1955, l'État s'investit dans les projets autoroutiers en éditant le premier texte législatif à propos des autoroutes[665]. Cela permet, en 1957, la création d'une société d'économie mixte pour la construction et l'exploitation d'une autoroute dans la vallée du Rhône. À partir de cette date, le projet trouve écho dans la société, en fédérant plusieurs acteurs variés, et peut désormais être mis en application[666].

---

[661] BML, « La question des autoroutes », *Le carnet de l'automobile*, n°49, janvier 1956, 950957, p. 18.
[662] BML, « Le premier tronçon de l'autostrade Saint-Etienne-Lyon en construction à Terrenoire », *Le carnet de l'automobile*, n°8-9, août-septembre 1952, 950957, p. 18.
[663] BML, « Le réseau routier se dégrade chaque année », *Le carnet de l'automobile*, n°25, janvier 1954, 950957, p. 24.
[664] BML, « La question des autoroutes », *Le carnet de l'automobile*, n°49, janvier 1956, 950957, p. 18.
[665] Georges REVERDY, « Au cœur de l'aménagement du territoire », *TDC*, n°753, p. 6-48.
[666] BML, « Constitution d'une société d'économie mixte pour la construction et l'exploitation d'une autoroute de la vallée du Rhône », *Le carnet de l'automobile*, n°61, janvier 1957, 950957, p. 21 ; « Autoroute Vienne-Valence », *Le carnet de l'automobile*, n°73, janvier 1958, p. 18.

La réalisation de la Transcanadienne et ses impacts

Lors de la conférence de l'ACBR de 1940 où l'autoroute *Queen Elizabeth Way* (QEW), récemment construite est évoquée – *« The Highways of Tomorrow*[667]» –, le ministre de la Voirie de Québec est particulièrement éloquent à propos des autoroutes :

> "Highway traffic and transportation have undergone a striking change. That change has been so swift that highway improvement had to lag far behind. Mechanical progress has been translated year by year into power and speed in millions of automobiles. More speed, heavier loads, an extraordinary multiplication in the number of cars, and growing demands from the travelling public […] Canada despite brilliant exceptions, is at the first stages of highway construction[668]".

De même, lors d'une intervention, W. G. Robertson, secrétaire-trésorier de la *Canadian Automobile Association* et directeur de l'*Ontario Motor League*, conclut en défendant l'idée qu'il y a un attachement psychologique et parallèlement un besoin de mobilité liés à la Transcanadienne[669]. À l'aube de la Seconde Guerre mondiale, la question des autoroutes est donc au cœur des débats. Des travaux de voirie sont effectués qui permettent, en octobre 1942, de relier Halifax à Vancouver. Malgré tout, la route n'est déjà plus aux normes en ce qui a trait aux flux et en ce qui concerne sa qualité[670].

En 1949, le gouvernement fédéral s'engage, par la loi sur la route Transcanadienne, à financer 50% – environ 150 millions de dollars – de la construction de la Transcanadienne ainsi qu'au choix du parcours. Cette date marque un tournant dans la politique automobile canadienne : le projet autoroutier est vu par l'État fédéral comme un but en soi, un désir d'unifier le pays et de multiplier les relations de commerce et de tourisme entre les États-Unis et le Canada[671].

La liberté laissée aux provinces dans le choix du parcours de la Transcanadienne donne lieu à de nombreux débats[672]. Par ailleurs, le projet prend du retard à cause de l'Union Nationale qui refuse de voir le gouvernement fédéral décider du parcours de

---

[667] BATC, Canadian Good Roads Association, *Proceedings of the 25th Annual Convention of the Canadian Good Roads Association, 1940*, R. M. Smith, Deputy Minister of Highways, "The Highways of Tomorrow", p. 137-140.
[668] BATC, Canadian Good Roads Association, *op. cit.*, p. 141.
[669] William G. ROBERTSON, *op. cit.*; BATC, Canadian Good Roads Association, *op. cit.*, p. 213-223.
[670] David MONAGHAN, *op. cit.*, p. 34.
[671] Stephanie WHITE, "Performance and Memory: The Trans-Canada Highway and the Jumping Pound Grade Separator, Alberta", *Ethnologies*, vol. 24, n°1, 2002, p. 251.
[672] BANQ, Fonds Jean Lesage, P688, Dossier Autoroute Transcanadienne, 1986-03-007-51, Lettre du cabinet du ministre de la Reconstruction et des approvisionnements au ministre de la Voirie, 2 septembre 1949.

l'autoroute[673]. Selon *La Presse*, le gouvernement invoque l'existence d'un réseau de routes reliant efficacement la province aux autres provinces et l'engagement de l'État dans un plan d'aménagement du réseau routier visant à développer les routes régionales[674]. Finalement, un accord est trouvé en 1956 avec le *Trans-Canada Highway Act*.

À partir de 1957, l'Office de l'autoroute Montréal-Laurentides est constitué pour unifier le projet de la Transcanadienne – elle devient l'office des autoroutes du Québec en 1961, responsable de la construction et de l'exploitation des autoroutes[675]. Bénéficiant d'une somme d'argent, l'office doit s'occuper des emprunts, et des aspects techniques et financiers de l'entreprise. Le projet autoroutier de la Transcanadienne met en valeur la spécificité de la province de Québec vis-à-vis du reste du Canada[676]. La « route nationale la plus longue au monde[677] » reliant les provinces du Canada sur plus de 7 000 km est inaugurée en 1962[678].

Entre 1939 et 1961, le réseau routier est consolidé dans les deux territoires. Chacun surmonte les difficultés qui lui sont propres. Les routes du département du Rhône sont remises en état après les conséquences de la Seconde Guerre mondiale et l'entretien est administré correctement sur une base régulière. Dans la région de Québec, les conditions climatiques sont dépassées et les routes sont désormais circulables tout au long de l'année. La réapparition des projets autoroutiers avec de réelles implications confirme la suprématie de l'automobile. Toutefois, une route entretenue et viable ne garantit pas la réussite de la vitesse. Le paysage est remanié en profondeur aux abords des routes. Il faut s'intéresser à ces éléments indispensables qui forment ensemble un réel système routier.

---

673 BANQ, Fonds Jean Lesage, P688, Dossier Autoroute Transcanadienne, 1986-03-007-51, « La route Trans-Canada : quatre, dont Québec, la déclarent inacceptable », *La Presse*, 24 avril 1950 ; Le Québec n'est pas la seule province à s'opposer au *Trans-Canada Highway Agreement* du 24 avril 1950 : David MONAGHAN, *op. cit.*, p. 69.

674 BANQ, Fonds Jean Lesage, P688, Dossier Autoroute Transcanadienne, 1986-03-007-51, « La route Trans-Canada : quatre, dont Québec, la déclarent inacceptable », *La Presse*, 24 avril 1950 ; Le Québec n'est pas la seule province à s'opposer au *Trans-Canada Highway Agreement* du 24 avril 1950 : David MONAGHAN, *op. cit.*, p. 71-72.

675 Sébastien PAQUET, *op. cit.*, p. 25.

676 David MONAGHAN, *op. cit.*, p. 133.

677 W. GRAY, "The Longest « Main Street » In The World »", *The Age*, May 17th 1962, p. 7.

678 *Association des routes et transports du Canada 1914-1974, op. cit.*, p. 4 « […] ce n'est qu'en 1967 que la plus longue route nationale du monde, soit [7 800 km], est parachevée au coût de plus d'un milliard de dollars ».

Chapitre 4 :
L'ÉRECTION DES ROAD-SIDES COMME PAYSAGE DE LA VITESSE

> « Dans quelques-uns de ses caractères fondamentaux, notre paysage rural, on le sait déjà, date d'époques extrêmement lointaines. Mais, pour interpréter les rares documents qui nous permettent de pénétrer cette brumeuse genèse, pour poser correctement les problèmes, pour en avoir même l'idée, une première condition a dû être remplie : observer, analyser le paysage d'aujourd'hui[679] ».

> « L'automobile donne naissance à un paysage que les spécialistes ont longtemps refusé d'identifier et que l'homme de la rue perçoit mal… lorsqu'il n'est pas au volant[680] ».

Une route, même entretenue, est aussi inutile qu'un chemin poussiéreux si elle n'est pas accompagnée d'indications diverses. En effet, rouler sur les routes sans indications amène à la panne… de direction. Si la route a tendance à être oubliée par les usagers qui la parcourent, la signalisation fait office de rappel et de marqueur de la civilisation. Elle frappe l'esprit, car elle est placée perpendiculairement à la route, tandis que cette dernière, plus discrète, se déroule sous les usagers.

La signalisation routière ne date pas de l'introduction de l'automobile ; il s'agit-là d'un phénomène beaucoup plus ancien. On peut citer l'exemple des bornes kilométriques qui, en France, remontent à l'époque romaine. L'essor de la vitesse automobile et la croissance du nombre des usagers vont modifier et amener à repenser la signalisation à l'échelle nationale et internationale.

Dans ce chapitre, nous nous intéressons à l'élaboration, la mise en place et à l'évolution de la signalisation routière. Ces installations aux abords des routes – regroupées sous l'expression de *road-sides* aux États-Unis – font partie intégrante de la vitesse automobile, car elles contribuent à orienter, diriger et contrôler les flux circulatoires. Le paysage de la route est donc soumis à des bouleversements avec l'installation de la signalisation à proximité des routes. Ces mutations sont amplifiées par les remaniements que subit la flore à proximité des routes.

Nous avons découpé notre analyse en deux parties avec deux dates considérées comme des tournants historiques. Pour le Rhône, nous avons privilégié le 30 mars 1931, date à laquelle se tient la Convention de Genève sur la signalisation routière qui décide

[679] Marc BLOCH, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*, Paris, A. Colin, 1997, p. 65.
[680] Gabriel DUPUY, *Les territoires de l'automobile, op. cit.*, p. 83.

de l'uniformisation de la signalisation routière en Europe ; et pour ce qui est de la région de Québec, nous avons pris l'année 1932, date à laquelle se mettent en place les panneaux d'arrêt obligatoire ainsi que les premières lignes blanches tracées au sol.

« Des petits cailloux blancs » au « fil d'Ariane » : la signalisation routière en construction

> « […] une bonne route ne doit pas être que large, roulante, solide ; elle doit être signalisée rationnellement. Sinon, elle peut être une bonne route ; elle ne sera pas une bonne route moderne ![681] »

À l'aube du XX[e] siècle, la signalisation connaît un bouleversement majeur avec l'arrivée de l'automobile. Auparavant, elle était éparse et diverse et pas toujours nécessaire. Pour les habitants du monde rural, les chemins et leur destination sont bien connus, puisqu'on se déplace majoritairement dans un territoire restreint.

L'initiation par les associations (1919-1932)

Le rôle effacé du TCF et de l'ACR dans le Rhône

À partir de 1919, les principes généraux de la signalisation de direction sont officialisés par décret en France[682]. Dans le département du Rhône, trois institutions s'activent dans la pose et l'entretien de panneaux de signalisation : le service de voirie, l'ACR et le TCF[683]. La Première Guerre mondiale terminée, il faut mettre à jour la signalisation routière.

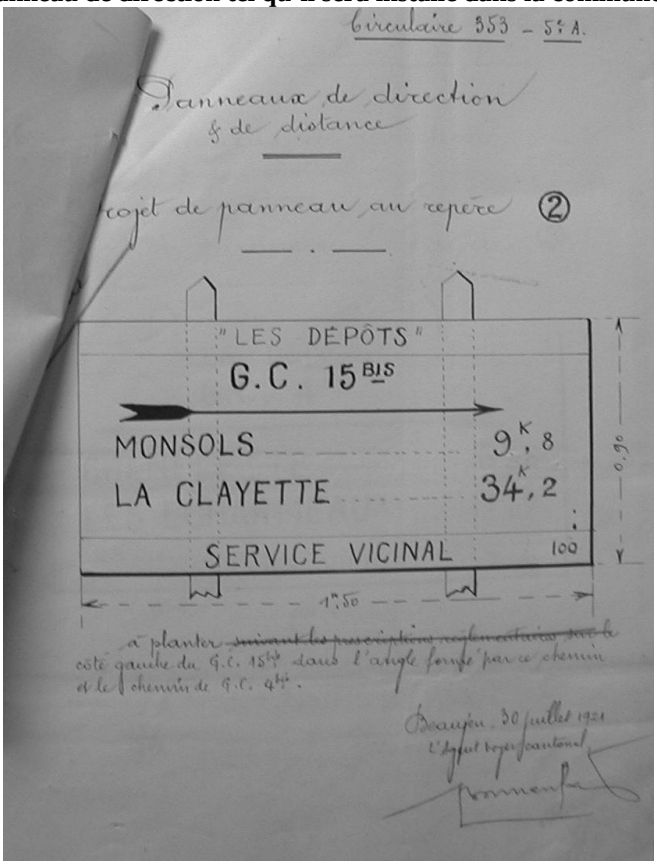
Dès 1923, les matériaux utilisés pour la construction des panneaux tels que le bois, la tôle ou la fonte sont remplacés par la tôle vitrifiée[684]. Cette nouvelle matière assure la pérennité de la structure de la signalisation pour éviter des dépenses d'entretien trop onéreuses.

---

[681] ADR, Signalisation, 77W602, Travaux Publics, série W, « La signalisation rationnelle des routes », *L'Animateur des Temps Nouveaux*, n°91, 2 décembre 1927, p. 2.
[682] Marina DUHAMEL, *op. cit.*, p. 40.
[683] ADR, Signalisation, 77W602, Travaux Publics, série W, « La signalisation rationnelle des routes », *L'Animateur des Temps Nouveaux*, n°91, 2 décembre 1927, p. 7.
[684] ADR, Signalisation, 77W603, Travaux Publics, série W, Catalogue Etablissements René Gaillard, *La tôle vitrifiée*.

La signalisation prend progressivement une place plus importante à proximité de carrefours pour indiquer les différentes directions. Les panneaux peuvent être sur un ou deux poteaux ou bien scellés au mur. Ils peuvent prendre différentes tailles selon la forme : par exemple, lorsqu'ils sont rectangulaires, ils mesurent environ 150 cm x 0,90 cm. Les inscriptions varient selon la nature du panneau de position ou de direction. Par exemple sur un panneau de direction, on peut lire la localité traversée, le numéro du chemin, la distance à parcourir et les deux prochaines localités rencontrées (figure 5).

Figure 5 : Panneau de direction tel qu'il sera installé dans la commune de Beaujeu



Source : ADR, Signalisation, 77W602, Travaux Publics, Série W.

Du fait de la célérité des automobiles, les panneaux doivent contenir un minimum d'informations, mais les informations indispensables pour poursuivre son chemin. Ils doivent être rapidement déchiffrables. D'où l'essor de la symbolisation au détriment du texte dans la signalisation routière, particulièrement au sujet des panneaux de prévention. La diversité des panneaux s'accroît avec l'apparition du « panneau à niveau non gardé » en 1926. L'essor de la pose des panneaux de signalisation officielle entre en concurrence avec les panneaux déjà présents aux abords des routes. Ainsi, « une *Circulaire (travaux publics)* du 26 août 1929 interdit aux Ponts et Chaussées de

poser des panneaux non conformes sur les routes nationales et les invite à éliminer ceux qui existent[685] ».

Après plusieurs échecs d'uniformisation de la signalisation à l'échelle européenne, la Convention de Genève qui se tient le 30 mars 1931 tente d'établir un éventail des panneaux de signalisation routière. La France y adhère, c'est-à-dire qu'elle valide le système de signalisation proposé, mais c'est un échec à l'échelle européenne du fait des différenciations nationales relatives à la signalisation[686].

Le rôle décisif du CAQ

Au Canada, la question de la signalisation routière est sous la juridiction de chaque province, ce qui entraîne une diversité des symboles et des panneaux utilisés. Dans la région de Québec, une signalisation routière se met lentement en place.

Dès 1919, le CAQ souhaite que le ministère de la Voirie s'investisse dans la pose d'une signalisation routière[687]. Le ministère de la Voirie prend à sa charge la signalisation à partir de 1920. Dès 1921, le club s'investit dans la pose de panneaux sur les routes québécoises annonçant les villages traversés[688]. Pour l'année 1922, le CAQ, sans aide du gouvernement, a posé 250 enseignes de routes et 522 enseignes de « danger » à Québec[689]. Les membres du club sont mis à contribution pour la pose de panneaux de danger et d'indications de route[690] : on aperçoit ici l'effort de responsabilisation que le CAQ entend donner à l'automobilisme. La signalisation concerne avant tout les grandes routes afin de réduire les accidents et pour orienter les usagers. Le club engage le gouvernement à blanchir les garde-fous à proximité des lieux dangereux et signaler ainsi aux usagers un passage difficile tout en les invitant à réduire leur vitesse[691]. À partir de 1924, dans un souci d'intérêt général, le club s'engage dans l'achat et la pose de signaux à proximité des hôpitaux[692] et des écoles[693].

---

[685] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 2, p. 99.
[686] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 101-102.
[687] Archives du CAA Québec, « Affichage », *Bulletin du Quebec Automobile-Club*, octobre 1922, n°33, p. 6.
[688] Archives du CAA Québec, *Livres des minutes du CAQ*, 14 avril 1921 & 19 avril 1922.
[689] Archives du CAA Québec, « Renseignements », *Motor Magazine*, février 1923, p. 6.
[690] Archives du CAA Québec, « Signes de danger et d'indication de routes », *Motor Magazine*, août 1922, p. 6.
[691] Archives du CAA Québec, « La Quebec Provincial Motor League et les amendements à la loi des véhicules moteurs », *Motor Magazine*, novembre 1922, p. 4.
[692] Archives du CAA Québec, *Livres des minutes du CAQ*, 11 juin 1924.

Dès 1922-1923, sous la pression du club, le gouvernement décide de la pose de panneaux indicateurs de vitesse à l'entrée et à la sortie des municipalités et des signaux routiers[694]. L'initiative du remplacement des panneaux textuels par des panneaux symboliques est prise par un assistant-ingénieur en chef du ministère de la Voirie du Québec, J.-Omer Martineau ; cela permet « d'indiquer de façon graphique la nature exacte du danger […], de combiner dans une certaine mesure les indications de danger et les indications de direction […], de rendre les signaux compréhensibles à première vue […][695] ». L'administration met en place des poteaux blanchis qui ont pour but de permettre aux usagers de la route de distinguer une grande route (régionale et provinciale) d'un chemin local amélioré.

Les statistiques recueillies des années 1920 mettent en évidence la chronologie de l'installation des panneaux dans la région de Québec[696]. Les panneaux les plus nombreux, posés au tout début, sont ceux signalant les virages ou une succession de virages. Ils se localisent en grande majorité sur les grandes routes – Montréal-Québec, Lévis-Sherbrooke. Par la suite, le ministère de la Voirie s'attache à signaler deux lieux spécifiques : l'approche des écoles et des ponts potentiellement dangereux pour les usagers de la route.

Ces différents symboles sont partagés avec ceux des autres provinces lors de la Conférence de l'ACBR de Winnipeg de 1923.

> « La Conférence reconnut alors non seulement le principe des symboles, mais en adopta sur le champ un certain nombre, qui devenaient par le fait même officiels pour tout le Canada. La province de Québec en fit adopter d'autres le printemps dernier par la Conférence de St-André-sur-Mer, N. B. [1924] La Conférence tenue cet automne à Toronto a porté à vingt-quatre le nombre total de signaux symboliques adopté par les différentes provinces du pays[697] ».

Ces différents signaux sont aussi validés par la Conférence Interprovinciale des Bonnes Routes. La signalisation symbolique au Canada tend donc à s'uniformiser pour permettre aux usagers de circuler aisément sur tout le territoire. Le Québec est donc une

---

[693] Archives du CAA Québec, *Livres des minutes du CAQ*, 15 septembre 1925.
[694] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1925*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1926, p. 18 : les bornes milliaires et municipales, les signaux de vitesse, de direction et de danger.
[695] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1924*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1925, p. 20.
[696] BANQ, *Rapport du ministère 1927*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1928, p. 150-153.
[697] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1924*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1925, p. 20.

fois de plus pionnière dans ce domaine puisqu'elle est la première province à soumettre ses signaux symboliques lors des conférences canadiennes. L'internationalisation de la signalisation routière démarre en 1925, lorsque le ministère des Transports du Québec adhère à l'AIPCR puis avec l'envoi d'une délégation québécoise et canadienne pour assister au 6e Congrès mondial de la route de Washington en 1930.

En 1922, la *Loi des monuments historiques ou artistiques* permet la mise en place de la Commission des monuments historiques[698]. Pour valoriser les richesses de la province – architecturale, naturelle et autre –, la Commission positionne des poteaux bilingues indiquant les principaux sites historiques de la province[699]. L'État québécois contribue à humaniser les bords de route par la mise en valeur de son patrimoine. En 1927, on dénombre 15 inscriptions historiques dans la région de Québec – sur un total de 50 dans la province ; soit 30%[700]. Les recensements des panneaux signalétiques de 1929 confirment les deux tendances évoquées précédemment pour d'autres routes de la région de Québec[701]. La majorité des inscriptions se localisent dans les comtés de Montmorency, de Bellechasse et de Québec : ces trois territoires représentent le cœur historique de la région de Québec. Dès 1926-27, les routes sont désormais indiquées par un numéro de manière à faciliter la mobilité des individus. Ainsi : « le numéro 1 désigna la route Montréal-Sherbrooke, le numéro 2 la route Montréal-Québec, le numéro 5 la route Beauce-Joncton-Sherbrooke, et ainsi de suite […] Les numéros indicateurs de routes sont imprimés sur fond blanc et encadrés du contour de la feuille d'érable[702] ». En 1929, est créé le panneau géographique qui signale le nom de lieux naturels tels les rivières, les montagnes et les îles[703].

[698] Charles de BLOIS MARTIN, « L'évolution des rapports entre les politiques du patrimoine et du tourisme au Québec », mémoire de science politique, Québec, Université Laval, 1997, p. 41 « Le Québec devient ainsi la première province canadienne à se doter d'un tel outil ».
[699] Pierre-Olivier OUELLET, « Nos routes se couvrent de touristes à la recherche de nos reliques du passé : les débuts de la Commission des monuments historiques (1922-1928) », *RHAF*, vol. 61, n°2, 2007, p. 239.
[700] *Québec, The French-Canadian Province: A Harmony of Beauty, History and Progress*, Quebec, Roads Department, 1927, p. 10-15.
[701] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1929*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1930, p. 246-250.
[702] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1926*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1927, p. 22.
[703] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1929*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1930, p. 84-85.

L'édification d'une signalisation routière entre en concurrence avec les annonces et les enseignes publicitaires et commerciales[704]. En 1924, le ministère de la Voirie interdit la pose d'affiches par des institutions privées et des individus – dans un but touristique et plus largement économique. À partir de 1927, souhaitant unifier la signalisation, il se réserve la pose des panneaux en excluant les autres acteurs tels le CAQ[705]. En 1928, du fait de l'amélioration et de l'entretien des routes, le ministère de la Voirie ordonne une nouvelle numérotation des routes de 1 à 46[706]. En 1932, le département installe aux différents croisements un panneau « arrêt » obligeant les automobilistes à marquer un temps d'arrêt à ces bifurcations. À cette époque, on compte 33 panneaux différents. La signalisation franchit un cap puisqu'il ne s'agit pas seulement d'avertir et d'orienter les automobilistes, mais aussi de les informer sur l'espace qui les entoure.

Entre 1919 et 1932, la prise en charge de la signalisation sur les routes s'affirme clairement au sein des deux territoires. Dans le Rhône, le ministère des Travaux Publics est l'unique acteur, tandis que dans la région de Québec, le CAQ passe le relais au ministère de la Voirie. Toutefois, la dynamique des deux espaces est assez similaire. En effet, les deux administrations numérotent les routes, installent des panneaux de dangers et de positionnement et d'autres destinés au tourisme. L'accroissement des panneaux de signalisation répond à la hausse du nombre de véhicules et à leur diversité, mais aussi aux diverses situations dans lesquelles se trouvent les usagers de la route.

L'officialisation et la complexification par l'État (1931-1961)

La structuration de la signalisation dans le Rhône

La multiplicité des situations et des informations conduisent à la hausse croissante du nombre de panneaux de signalisation et d'indication. Paradoxalement, les panneaux de signalisation doivent être peu nombreux pour ne pas devenir inutiles du fait d'un trop-plein d'informations[707]. La conférence de Genève de 1931 s'attache à trier

[704] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1924*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1925, p. 22.
[705] Archives du CAA Québec, *Livres des minutes du CAQ*, 20 avril 1927.
[706] Archives du CAA Québec, « Nouveau numérotage des routes », *Service*, novembre 1928, p. 20.
[707] ADR, « Circulation », *Revue de l'ACR*, n°3, mars 1938, PER 1900-4, p. 97-99.

et à promouvoir l'uniformisation à l'échelle du continent européen[708]. Les choix définis à Genève sont mis en application par le décret du 11 avril 1935 en France. « Le système comporte désormais quatre catégories : « *de danger* » [5 signaux], « *de prescription absolue* » [12], « d'obligation à exécuter » [3], « *de prudence* » [6] plus des « *signaux d'indication* » n'ayant pas de lien direct avec la sécurité[709] ».

En France, l'instruction générale sur la Signalisation routière est créée et définit la signalisation en 1946. Elle est modifiée par deux décrets de 1949 puis de 1952. Les panneaux sont classés parmi quatre catégories : les signaux de danger sous forme triangulaire ; les signaux de prescriptions absolues sous forme circulaire ; les signaux d'indication sous forme rectangulaire – signaux de localisation, de direction, signaux touristiques ou d'intérêt local et signaux de chantier[710]. Par exemple, à la fin des années 1950, les panneaux « stop », qui, à l'origine, étaient installés aux intersections les plus dangereuses, sont désormais étendus aux intersections qui le nécessitent[711].

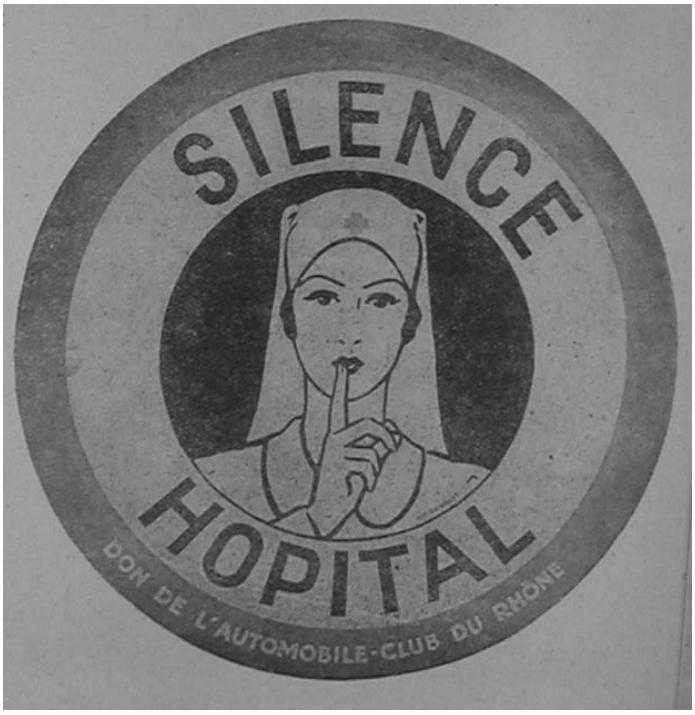
Les panneaux publicitaires et tout autre panneau susceptible d'entrer en concurrence avec les panneaux routiers continuent d'être supprimés. La loi du 12 avril 1943 réglemente l'affichage publicitaire sur le bord des routes ; elle est complétée au fil des ans[712]. La responsabilité de la signalisation en matière de circulation devient l'apanage des administrations françaises – nationales, départementales et communales – tandis que les enseignes commerciales et touristiques sont restreintes dans leur forme et leur localisation[713].

---

[708] « Ensemble de la signalisation officielle des routes », 1er octobre 1932 dans *Les grands dossiers de l'Illustration : l'automobile, histoire d'un siècle 1843-1944*, Bagneux, le Livre de Paris, 1987, p. 134-135.
[709] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 2, p. 97.
[710] BML, « Résumé élémentaire des principes de la signalisation routière », *Revue de l'ACR*, n°28, avril 1954, 950957, p. 28.
[711] ADR, Voirie départementale, marchés communaux : comptabilité (1950-1975) ; circulaires et statistiques (1950-1975), 2010W1, Série W – Travaux publics, lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (département du Rhône) aux ingénieurs d'arrondissements (7 novembre 1956).
[712] ADR, Voirie départementale, marchés communaux : comptabilité (1950-1975) ; circulaires et statistiques (1950-1975), 2010W1, Série W – Travaux publics, Lettre du préfet du Rhône à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (1er juillet 1955) ; Lettre du ministre de l'Éducation nationale aux préfets (28 février 1955).
[713] ADR, Voirie départementale, marchés communaux : comptabilité (1950-1975) ; circulaires et statistiques (1950-1975), 2010W1, Série W – Travaux publics, *extrait du journal officiel de la République française* – 20 avril 1955 – page 4022.

L'ACR participe à l'essor de la signalisation routière par son implication dans la Fédération nationale des automobile-clubs de France (FNACF). Il s'engage dans la présignalisation, soit le fait de positionner des panneaux 200 mètres avant la situation[714]. La célérité des véhicules à moteur oblige l'administration à installer les panneaux bien avant le lieu qu'elle souhaite souligner : la volonté d'anticiper le voyage est induite par le déplacement automobile. L'ACR finance, en 1932, un panneau de signalisation au croisement de Belleville-sur-Saône à hauteur de 50%[715]. Il s'agit-là d'un cas d'intérêt général du fait du caractère dangereux de cette intersection. De même, lors de l'Assemblée générale de la FNACF en octobre 1935, l'ACR demande à ce que les panneaux d'interdiction apparaissent sous fond rouge et les panneaux de direction et de permission sous fond bleu[716]. Le club finance des panneaux de signalisation indiquant la présence des hôpitaux et des cliniques dans les différentes communes (figure 6) [717].

Figure 6 : panneau subventionné par l'ACR, indiquant la proximité d'un hôpital



Source : ADR, « Silence hôpital-Clinique », *Revue de l'ACR*, n°2, avril-mai-juin 1943, PER 1900-5, p.61.

[714] ADR, « Vœux présentés à la Fédération des AC de France », *Revue de l'ACR*, n°10, octobre 1932, PER 1900-4, p. 201-202.
[715] ADR, « La signalisation du croisement de Belleville-sur-Saône », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1932, PER 1900-4, p. 239.
[716] ADR, « L'Assemblée générale de la Fédération nationale des C.-A. de France a eu à connaître, cette année, des questions particulièrement importantes », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1935, PER 1900-4, p. 220.
[717] ADR, « Signalisation des hôpitaux et cliniques », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1937, PER 1900-4, p. 141.

Dans un autre domaine, la signalisation des sites et monuments historiques apparaît. Ces panneaux sont conçus de manière très précise afin de ne pas les confondre avec les panneaux de signalisation routière. « Ils seront constitués par un panneau central bleu portant en lettres blanches le nom du site et du monument avec une flèche blanche […] Ce panneau sera bordé d'un, deux, trois ou quatre cartouches formés de stries alternativement blanches et de la couleur caractéristique de la voie (rouges pour les routes nationales, jaunes pour les chemins vicinaux)[718] ».

La signalisation routière et ses tensions dans la région de Québec

Dans la région de Québec, les démarches se poursuivent et se font plus diverses et plus spécifiques. Les affiches et les enseignes commerciales sont soumises à la loi de 1933[719]. Les panneaux qui ne concernent en rien la sécurité routière et qui sont installés par une autre institution que le ministère de la Voirie sont soumis à une réglementation draconienne[720].

Se pose la question de l'anglicisation et l'américanisation qui accompagnent les indications routières. Au début du mois d'avril 1933, M. Drouin, député du comté de Québec-Est tient ces propos à l'Assemblée nationale :

> « L'anglicisation et l'américanisation nous envahissent sous toutes leurs formes et il s'agit de lutter contre ce double fléau. […] Il y a trop d'affiches d'inspirations américaines le long de nos routes, toutes banales, toutes ridicules. Nos compatriotes ont oublié malheureusement ce facteur important que ceux qui viennent chez nous viennent surtout pour y chercher du nouveau, du différent et qu'ils ne sortent pas des États-Unis pour entrer dans une autre république américaine[721] ».

Ainsi, la vitesse, déjà teintée d'américanisme par l'origine industrielle de l'automobile, perpétue ce dernier jusque dans les enseignes.

---

[718] ADR, « Signalisation sites et monuments historiques », *Revue de l'ACR*, n°12, décembre 1937, PER 1900-4, p. 415.
[719] BAnQ, « Panneaux-réclames et affiches », *Débats de l'Assemblée législative 1933*, séance du 23 février 1933, p. 249.
[720] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1933*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1934, p. 82-88. Cela concerne les affiches électorales, les affiches pour des manifestations religieuses ou patriotiques, les affiches agricoles et les inscriptions dans les cimetières. Le gouvernement fait attention à la taille de l'affiche, la distance vis-à-vis de la route et sa proximité avec les panneaux de signalisation routière.
[721] BAnQ, *Débats de l'Assemblée législative 1933*, séance du 4 avril 1933, p. 622-623.

Pour la région de Québec, berceau de la francophonie en Amérique du Nord, réputée pour sa culture, sa langue et ses traditions, la langue anglaise constitue une menace réelle.

> « D'abord, la langue forme un mode de communication par lequel les acteurs sociaux échangent entre eux. Ensuite, elle constitue un marqueur identitaire grâce auquel les individus manifestent à soi et aux autres leurs caractéristiques propres et leur appartenance sociale. Enfin, la langue est pleinement un enjeu politique grâce à la parole […] : l'utilisation d'une langue par des locuteurs véhicule les aspirations, les divisions, les alliances, les rivalités et les neutralités présentes dans la communauté. Plus encore, elle est un enjeu parce que les acteurs politiques lui attribuent une valeur pour ce qu'elle représente en elle-même[722] ».

La langue constitue donc un marqueur identitaire pour la population québécoise.

Pour enrayer ce phénomène d'anglicisation et d'américanisation, des concours annuels d'enseignes voient le jour. En 1939, M. l'abbé Albert Tessier évoque, dans son rapport sur le tourisme, la question problématique des affiches : « Les Américains seraient ravis, comme détente, de trouver autre chose que d'affreuses affiches de Coca-Cola, de Pepsi-Cola, de Hot Dogs, de Chicken Dinners, etc.[723] ». Durant son voyage, il prête attention aux enseignes françaises, anglaises et bilingues :

> « Sur ce total, le français figure dans la proportion de 32% ; 13% des affiches sont bilingues ; 55% anglaises ! Des Trois-Rivières à Québec, on se paie le luxe d'accorder à l'anglais une place royale : 77,4% des affiches ne portent que de l'anglais ! De Québec à Rimouski, le seul tronçon où le français l'emporte : 56,6%[724] ».

La région de Québec change donc progressivement son image et son identité par l'intermédiaire de la vitesse automobile[725]. Il s'agit d'une toute nouvelle menace, car bien qu'aucun territoire ne reste immuable dans son identité, l'insertion de la vitesse automobile est plus profonde qu'avec les autres modes de transport. Le rapport du ministère de la Voirie pour l'année 1942 indique que « l'on a réussi à faire disparaître de 85 à 90 pour cent des affiches commerciales dont on déplorait la présence […] notamment sur les routes Montréal-Québec, […], l'Île d'Orléans […][726] ».

---

[722] Marcel MARTEL & Martin PÂQUET, *Langue et politique au Canada et au Québec : une synthèse historique*, Montréal, Boréal, 2010, p. 13.
[723] Albert TESSIER, *Rapport sur le* tourisme, Québec, 1939, p. 12.
[724] Albert TESSIER, *op. cit.*, p. 23.
[725] BAnQ, *Débats de l'Assemblée législative 1933*, séance du 4 avril 1933, p. 624 « Mais où est donc la fierté nationale de cette vieille province française sur ce contient d'Amérique ? C'est une question de dignité tout court. Montrons-nous donc ce que nous sommes ».
[726] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1942*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1943, p. 74.

Cette thématique est reprise en 1949 dans *l'Action Nationale* sous le titre « La route désenchantée » – clairement, un rapprochement avec la culture française et la chanson française de Charles Trénet « La route enchantée » de 1938. Avec un ton exacerbé, l'auteur reproche le choix de l'anglais par les commerçants pour accroître ses revenus :

> « Nos routes sont désenchantées. Elles sont désenchantées par les annonces anglaises qui les bordent et qui montrent nos gens autrement qu'ils sont. […] ce sont des Canadiens français authentiques qui s'évertuent à angliciser la route. Comme le commerce prospère quand l'affiche anglaise crie sa présence ! […] Et le restaurateur oubliant la célébrité de la cuisine française annonce ses repas comme sur un menu de New York. Et le petit artisan de penser qu'il ne vendra pas ses tapis et ses catalogues sans la magie de la traduction. Les routes les plus fréquentées sont bordées à en donner la nausée de ces affiches insipides et indéfiniment répétées[727] ».

La terre de chez nous accentue cette idée en accusant le « vendeur de "hot dogs" et de "hamburger steaks" [et le] loueur de "tourist rooms"[728] ». Les différents entrepreneurs cherchent à faire du profit en affichant leurs produits, tandis que l'État joue le rôle de régulateur. À partir de 1949, est créé au sein du ministère de la Voirie un nouveau service chargé de la réglementation des affiches le long des routes[729]. Il en va à la fois de la sécurité des usagers de la route, mais aussi de la mise en scène du paysage ou la *scenery* comme l'appellent les Américains[730]. La suppression des affiches et panneaux-réclames se poursuit tout au long de la période étudiée[731]. Dans le même temps, dans les années 1950, les motels apparaissent et développent leur commerce par les affiches[732]. Ils font redoubler le spectre de l'américanisation toujours présent et visible[733]. La vitesse est donc teintée d'un américanisme que la société québécoise accepte autant qu'elle le combat dans une certaine mesure. L'espace public, objet d'enjeux économiques et culturels, est donc de plus en plus contrôlé et régi par des lois. D'une certaine manière, la route, altérée par l'intermédiaire des affiches de bord de route, possède sa propre culture.

---

[727] BANQ, « La route désenchantée », *L'Action Nationale*, vol. 34, n°2, octobre 1949, p. 81-87.
[728] « La route désenchantée », *La terre de chez nous*, 2 novembre 1949, p. 2.
[729] *Rapport du ministère de la Voirie 1949*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1950, p. 46.
[730] John H. MCFARLAND, "The Billboard and the Public Highways", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 116, Nov. 1924, p. 95.
[731] Archives du CAA Québec, « Les panneaux-réclame », *Autoclub*, juillet-août-septembre 1957, p. 7.
[732] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1956*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1957, p. 76.
[733] BAnQ, « Tourisme », *Débats de l'Assemblée législative 1957-1958*, séance du 14 janvier 1958, p. 234.

Les panneaux touristiques indiquant le lieu de vie d'illustres personnages se multiplient sous l'autorité du ministère[734]. Le CAQ s'intéresse à la rénovation des croix localisées sur le bord des routes[735]. Ces dernières contribuent à signaler l'aspect religieux de certaines communautés, elles sont destinées à aiguiller les voyageurs, à signaler les carrefours et à protéger les usagers de la route. Elles participent donc de la mise en scène du paysage routier. Le club continue de conseiller le gouvernement au sujet de la signalisation. Par exemple, il encourage le gouvernement à placer certains panneaux en amont du lieu spécifié de manière à en informer au plus tôt l'usager de la route[736]. Il signale certains panneaux qui n'ont pas leur place et qui sont la cause d'accidents[737].

Dès 1933, le département effectue la pose de la signalisation sur les routes de deuxième classe[738]. Le service de la signalisation expérimente différents panneaux aux intersections. Au croisement dans la paroisse de Saint-Nicolas, dans le comté de Lévis, il y est question d'avertir les conducteurs de l'état de la chaussée et d'indiquer la direction des municipalités à venir[739]. La question de l'indication des villes sur les panneaux de direction fait polémique dans la mesure où le département de la voirie ne peut pas indiquer toutes les villes et tous les villages. Il doit donc nécessairement faire des choix fondés sur la taille et l'influence des municipalités. Ainsi, la municipalité de Giffard proteste contre l'absence de son nom sur les panneaux de signalisation[740].

> « […] pour celui qui voyage en autobus, il est très difficile de connaître le nom du village traversé, et le voyageur est obligé de demander le nom de chaque village à tout le monde dans l'autobus, qui voyagent avec lui. Ce qui est plutôt ennuyant[741] ».

[734] Archives du CAA Québec, « Nouvelles inscriptions historiques », *Service*, septembre 1935, p. 17.
[735] Archives du CAA Québec, « Pitié pour les Croix de routes délabrées », *Service*, avril 1935, p. 2.
[736] Archives du CAA Québec, « Améliorations demandées au service de signalisation », *Autoclub*, août-septembre 1949, p. 4.
[737] Archives du CAA Québec, « Signaux inutiles et dangereux », *Autoclub*, janvier-février-mars 1952, p. 1.
[738] *Rapport du ministère de la Voirie 1934*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1935, p. 64.
[739] BANQ, Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-15, Signalisation, 1943-120, Note à l'assistant-ingénieur en chef, 23 octobre 1943.
[740] BANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-15, Signalisation, 1943-120, Lettre du sous-ministre au secrétaire-trésorier de la municipalité de Giffard, 13 octobre 1943 ; on retrouve cet élément pour la ville Val St. Michel : 1960-01-039-46, Lettre de la ville Val Saint-Michel au département des enseignes, 12 août 1950.
[741] BANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-19, Signalisation, 120, Lettre de Jules Janelle au ministre, 6 juillet 1944.

Tableau 12 : Liste des signaux textes à réformer

À enlever		replacer par	
travaux réparations	repair work	travaux de voirie	road work
réparations danger	repair		
attention travaux	caution road work		
travaux danger	road work		
construction			
danger chemin en construction	road under construction		
hommes au travail	men at work		
chemin en construction	road under construction		
route sans issue		chemin sans issue	no outlet
pas de sortie	no outlet		
pavage glissant	slippery pavement	glissant lorsqu'il pleut	slippery when raining
glissant lorsque humide	slippery when wet		
glissant si mouillé	slippery when wet		
huilage danger	oiling	huilage	oiling
lentement chemin huilé	slowly oiling		
cahot	bump	cahot	bump
route fermé	road closed	Chemin fermé	road closed
chemin fermé dégel	rawing out road closed		
ralentir danger	slow down	Lentement	slowly
ralentir	slow		
accottement dangereux	dangerous shoulder	Gravier non tassé	Loose gravel
accottement mou	soft shoulder		
gravier mou	loose gravel		
prenez garde danger	caution	Attention danger	Caution
prenez garde	be careful		
Pierre déliée	loose stone		
côte	hill	Petite vitesse	Low Gear
Côte raide	steep hill		
Compression gardez votre droite	low gear keep to the right		
ralentir	slow speed	Lentement vitesse	Speed slow

Source : BANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-19, Signalisation, 120, Note au divisionnaire, Service de la signalisation, 22 mars 1944.

Cette sélection amène donc à une nouvelle perception et une nouvelle appréhension du territoire dans la mesure où ne sont inscrits sur les panneaux de direction que les grands centres – le reste des municipalités tend à tomber dans l'anonymat. L'administration

effectue par conséquent un subtil équilibre entre le souhait de rendre la route "communicative " et le danger de gâter l'espace routier[742]. La signalisation subit des modifications sensibles que ce soit en termes de matériel ou de nomenclature[743]. On perçoit clairement la volonté de diminuer la place du texte dans la signalisation et une volonté d'uniformiser les indications en généralisant l'information pour la rendre applicable à toute situation (tableau 12). C'est une des requêtes qu'expriment certains groupes de pression à l'instar de l'Association du Camionnage du Québec (ACQ) [744]. D'autres institutions telles les municipalités et les chambres de commerce participent à la signalisation en correspondant avec le ministère de la Voirie pour solliciter des panneaux ou bien demander des remaniements dans la signalisation[745]. C'est le cas de la corporation de la ville de Château d'Eau dans le comté de Québec qui demande des panneaux de signalisation indiquant « École-School » à proximité d'une école qui vient d'ouvrir ses portes[746]. La compagnie de transport provincial, du fait de leur expérience dans le domaine des transports, a acquis la possibilité de conseiller et placer des panneaux de signalisation[747]. Enfin, des particuliers font des demandes pour poser des panneaux dans un but économique ou touristique[748].

La signalisation se fait aussi en concertation avec l'international et particulièrement avec les États-Unis. On peut évoquer la conférence, sous l'égide des Nations Unies traitant du transport routier et automobile se déroulant en août 1949, à Détroit à laquelle le lieutenant-gouverneur est invité[749]. On retrouve son pendant en

[742] BANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-15, Signalisation, 1943-120, Note pour les divisionnaires de l'ingénieur principal, 28 juillet 1943.
[743] BANQ, Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-19, Signalisation, 120, Note du sous-ministre suppléant à M. J.-O. Martineau, 16 mai 1944 ; Mémoire de l'assistant-ingénieur en chef pour l'ingénieur en chef, 27 avril 1944 « Tôle d'acier pour signaux ».
[744] BANQ, Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-89, Association du camionnage, 548, Lettre de l'Association du Camionnage du Québec au ministre des Transports et Communications, 16 novembre 1959.
[745] BANQ, fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-51, Signalisation, 99, Procès-verbal de l'assemblée générale mensuelle de la chambre de commerce de Charlesbourg, 6 juin 1951, demandant des panneaux indicateurs de vitesse limite.
[746] BANQ, fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-35, Signalisation, 200, Lettre de la corporation de la ville de Château d'Eau au ministère de la Voirie, 10 septembre 1948 ; Lettre de la corporation de St Rédempteur au ministère de la Voirie, 9 août 1948 ; Lettre du sous-ministre à la corporation du village de Beaulieu (Sainte-Pétronille), 10 août 1948.
[747] BANQ, fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-35, Signalisation, 200, Lettre de l'ingénieur en chef au vice-président de la Compagnie de Transport provincial, 20 décembre 1948.
[748] BANQ, fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-47, Signalisation, 2656, Lettre du service des affiches et des panneaux-réclames à Campbell Outdoor Advertising co., 3 août 1951.
[749] BANQ, Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-35, Signalisation, 200, Correspondance entre le sous-ministre et le sous-secrétaire de la province, 27 octobre 1948 ; Letter from the Under

Europe, avec la conférence des Nations Unies sur les transports routiers à Genève en 1949. Elle souligne clairement la présence de deux systèmes de signalisation routière : le premier visible en Europe, en Asie et en Afrique et le second présent sur le continent américain. Les deux systèmes de signalisation sont donc validés et acceptés par la communauté internationale. Toutefois, les spécificités québécoises demeurent à l'instar du panneau ARRETEZ-STOP[750]. Un certain degré d'uniformité de la signalisation s'avère nécessaire puisque la mobilité s'est accrue grâce à la vitesse automobile.

La signalisation textuelle se fait en deux langues (en français et en anglais) : les deux cultures sont donc représentées sur la route. La question de la visibilité des panneaux la nuit représente également un problème important. Bien qu'ils puissent être éclairés par les phares des véhicules, le ministère de la Voirie les rend phosphorescents[751]. À certains croisements sensibles, des lumières (feux de signalisation) sont installées pour contrôler et faciliter la circulation[752]. L'installation croissante des feux de signalisation souligne la complexité de certaines intersections et la volonté de fluidifier le trafic sans pour autant l'obliger à s'arrêter. Le recours aux feux de signalisation rend visible une intersection dangereuse et fréquentée en la différenciant d'une autre. Le recours aux lumières s'accroît progressivement dans les années 1950. La signalisation n'est pas seulement localisée au bord de la route, elle est aussi présente sur la route elle-même par les marquages au sol. Bien que la signalisation au sol soit peu mise en valeur dans les documents traités, elle ne doit pas être pensée comme absente[753] (photo 4). Le but de la signalisation au sol est de délimiter les

---

Secretary of State to the Lieutenant Governor of Quebec, October 20th, 1948 ; 1960-01-039-46, Signalisation et panneaux, Lettre du sous-ministre des Transports du Canada au sous-ministre de la Voirie de Québec, 22 juin 1950 ; Letter from the Bureau of Public Roads to the Minister of Highways, August 23, 1950.

[750] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1933*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1934, p. 74.

[751] Archives du CAA Québec, « Les signaux de direction », *Autoclub*, octobre-novembre-décembre 1952, p. 16.

[752] BANQ, fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-46, Signalisation, Lettre du service technique de la circulation au sous-ministre de la Voirie, 14 septembre 1950 : comme c'est le cas à la côte de Courville dans le comté de Québec ; 1960-01-039-82, Signalisation, 206, Lettre de la ville de Beaumont au ministre de la Voirie, 10 décembre 1957.

[753] BANQ, fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-15, Signalisation, 1943-120, Mémoire pour le sous-ministre par l'assistant-ingénieur en chef, 11 juin 1943, « […] le peinturage des lignes de circulation sur les routes à trois et quatre voies doit être fait comme dans le passé, c'est-à-dire […] avec deux lignes peines au centre et une ligne brisée de chaque côté, etc ».

couloirs sur la voie publique, mais aussi de rendre visible la route à ses usagers[754]. Elle fait l'objet d'un entretien particulier de la part du ministère de la Voirie[755].

Photo 4 : Travaux de signalisation de la route à l'Île d'Orléans en 1951

Source : BANQ, service de ciné-photographie, section photographie, négatif 84683-51

La signalisation se fait donc plus présente dans les deux territoires. Elle tend à se complexifier avec l'essor de l'automobilisation. Elle permet la fédéralisation des nations autour d'un même thème. L'essor de la signalisation amène à une rationalisation de l'espace, déjà encouragée par l'essor du réseau routier. Cette rationalisation passe par une expertise développée par les pouvoirs publics qui se répercute dans la manière d'appréhender le territoire chez les usagers de la route[756]. Une spécificité de la région de Québec par rapport au département du Rhône réside dans le caractère identitaire des affiches et des enseignes qui constitue un enjeu de taille pour la culture québécoise. En effet, des années 1930 jusqu'à la fin de la période étudiée, se pose la problématique de l'anglophonie dans les annonces sur les enseignes qui mettent en danger la culture franco-canadienne. Les deux associations automobiles œuvrent dans la même direction en choisissant de poser des panneaux et de signaler les lieux sensibles tels les hôpitaux

[754] Archives du CAA Québec, « Respectez la ligne blanche », *Service*, octobre 1932, p. 19.
[755] BANQ, fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-82, Signalisation, 206, Lettre d'Henri Vachon au ministère des Transports, 15 octobre 1957, « […] après les réparations du printemps, dont l'application de l'asphalte fait disparaître presque complètement cette ligne de démarcation, le service des signaux, soit par un manque d'outillage retarde durant plusieurs mois le repeinturage de cette ligne blanche qui sans elle nos routes présentent un danger qu'il est très important de prévoir ».
[756] Archives du CAA Québec, « La circulation est une affaire d'expertise », *Autoclub*, janvier 1949, p. 11.

et les écoles. Cette proximité s'explique par le fait que la signalisation est un enjeu international durant les trois premières décennies du XX[e] siècle avec la tenue de congrès et rassemblements internationaux. « En établissant des routes sur le sol de la planète, l'homme […] *signe* encore la terre[757] ». La signalisation témoigne de la présence de l'homme dans l'espace. Plus encore, elle participe à l'épanouissement de la vitesse automobile.

La route « herborisée[758] »

La construction et l'aménagement des routes pour la vitesse automobile amènent à une modification de la flore. Cet aménagement se distingue de la plantation des arbres en ville qui doivent composer avec les infrastructures, les populations urbaines, etc[759]. Le lien entre la flore et la route est clairement explicité dans les rapports du ministère de la Voirie de la province de Québec où l'on retrouve une section concernant les arbres et l'embellissement des bords de route.

L'embellissement de la campagne

> « La route, lustrée à certains endroits par la rosée, s'offrait à moi, déserte. Des deux côtés, les arbres semblaient se rejeter en arrière à mon passage et s'effaçaient dans l'ombre, tandis que jusqu'à l'horizon les champs bordés de haies tournaient sans fin pour s'abolir dans un lent mouvement d'éventail qu'on replie[760] ».

La refonte du décor dans le Rhône

La plantation des arbres aux abords des routes remonte loin dans l'histoire de la France[761]. « L'administration applique des règlements du XVIII[e], plus ou moins tombés en désuétude sur l'élagage et la suppression des arbres gênant la visibilité aux carrefours et en courbes[762] ». Le Conseil général du Rhône, en 1845, est favorable aux plantations d'arbres sur les routes royales « […] excepté lorsqu'elles sont bordées de vignobles,

---

[757] Léon-Paul FARGUE, *Etc.…*, Paris, Gallimard, 1999, p. 23.
[758] Expression que nous reprenons au Docteur Marius CARLE, *Sur la route des Alpes en automobile*, Paris, Hachette, 1913.
[759] Corinne BOURGERY & Dominique CASTANER, *Les plantations d'alignement le long des routes, chemins, canaux, allées*, Paris, Institut pour le développement forestier, 1988, p. 2.
[760] Pierre GASCAR, *Auto*, Paris, Gallimard, 1967, p. 7.
[761] Corinne BOURGERY & Dominique CASTANER, *op. cit.*, p. 9.
[762] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 2, p. 153.

mais déclar[e] qu'aucune plantation ne p[eut] être effectuée sur les routes départementales par trop étroites[763] ».

Le phénomène est particulièrement complexe en termes de légitimité du réaménagement du paysage routier. Se pose la question de la responsabilité de la coupe des arbres et de leur entretien : qui est responsable, le propriétaire de l'arbre en question ou l'État qui a la charge des routes ? De nombreux arbres situés à proximité de la route sont élagués et déracinés, car ils occasionnent parfois la mort des usagers de la route lorsque ces derniers viennent à rentrer en contact avec eux[764]. Ici aussi se pose la question de la responsabilisation : qui est responsable en cas d'accident ? L'État, pour ne pas s'être assuré de la visibilité pour les conducteurs sur la route ? L'individu pour ne pas avoir pris soin d'entretenir la végétation poussant sur sa propriété et pouvant mettre en danger les usagers de la route ? On touche ici à la délimitation territoriale de l'espace qui tend à devenir de plus en plus codifié et réglementé.

Des règles sont élaborées concernant la plantation, l'élagage, la position des arbres sur le bord de la route et la distance séparant les arbres entre eux. Pour les chemins ruraux, le maire est responsable de « l'élagage ou [de] la réduction des haies d'une certaine hauteur. En ce qui concerne les chemins vicinaux, le préfet a le même pouvoir […][765] ». Pour les routes nationales et départementales, les textes de loi n'existent pas encore. Cette absence est intéressante dans la mesure où auparavant cette question était posée pour les chemins locaux et régionaux ; désormais, elle se pose pour les routes de grand trafic. Il s'agit à la fois d'aller vite en supprimant tout obstacle et de conserver le caractère naturel du paysage.

Certains voient des avantages à la présence d'arbres bordant les routes. Il en va du caractère esthétique du paysage et de la fonction utilitariste des arbres comme protection de la route et de l'usager contre les conditions climatiques – ensoleillement, pluie, grêle et autres facteurs climatiques. Dans une certaine mesure, les arbres peuvent être assimilés à des panneaux d'indication. La flore, aux abords des routes, signale la

[763] Laurent BONNEVAY, *Histoire politique et administrative du Conseil général du Rhône 1790-1940*, tome 1, *op. cit.*, p. 202.
[764] ADR, « Chronique du mois », *Revue de l'ACR*, n°3, mars 1932, PER 1900-4, p. 52.
[765] ADR, « L'élagage des arbres et des haies aux carrefours des routes », *Revue de l'ACR*, n°9, septembre 1928, PER 1900-3, p. 15-16.

région que traverse l'automobiliste. Le département du Rhône, où les platanes sont les plus nombreux, s'inscrit dans cette logique[766].

La voirie et la plantation d'arbres dans la région de Québec

Inspiré de la situation française[767], le gouvernement québécois s'efforce d'embellir la route par une attention toute particulière aux arbres[768]. Le ministère de la Voirie n'est pas le seul responsable de la plantation des arbres. À partir de 1931, on distingue les arbres plantés par ministère de la Voirie et ceux plantés par les propriétaires. Au terme de l'année 1931, les propriétaires sont ceux qui plantent le plus d'arbres toutes routes confondues[769].

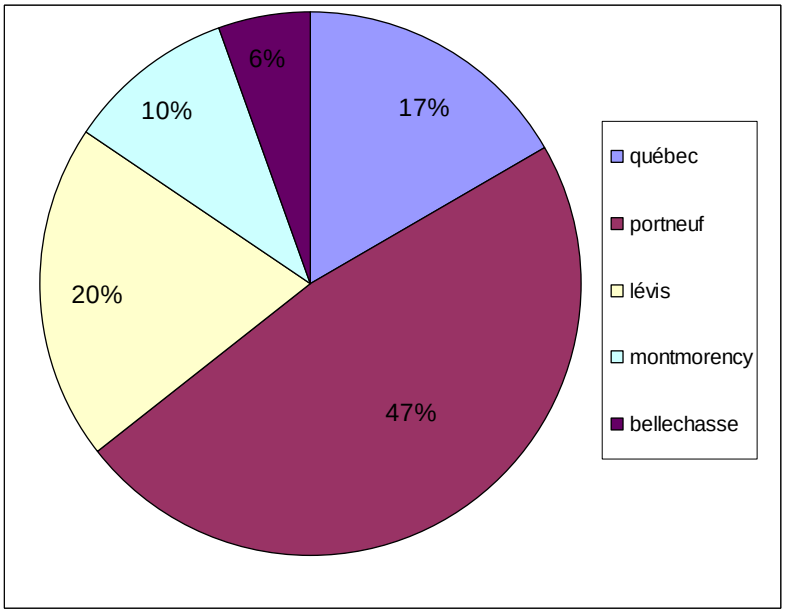
Ce travail est pris très au sérieux par le ministère de la Voirie. On « prévoit la plantation d'ormes, d'érables à sucre, d'érables rouges, de chênes, de noyers, de frênes, de hêtres, de tilleuls, de marronniers, de cormiers, de pins, de mélèzes et de thuyas, suivant la région. Ces arbres, dits permanents, sont plantés tous les soixante pieds. En attendant leur croissance complète, nous faisons planter entre chacun d'eux des arbres non permanents qui sont ou le peuplier, ou l'érable blanc ou le bouleau[770] ». Chaque type d'arbre ne se développe donc pas comme les autres : les platanes présentent un profil élevé avec des branches moyennement touffues, les tilleuls sont un peu moins élevés tout en étant plus touffus et arrondis et enfin les peupliers se développent verticalement. Au total, en 1923, le ministère de la Voirie plante plus de 5 000 arbres ; puis en 1924, environ 16 400 arbres dont 70% sur la route Montréal-Québec ; en 1925, un peu plus de 15 000 ; en 1926, environ 17 400 ; en 1927, 66 000.

Les statistiques collectées entre 1925 et 1933 permettent de préciser la plantation des arbres dans la région de Québec (graphique 8). Les arbres sont plantés principalement sur les routes principales (environ 15 000) et dans un second temps sur les routes secondaires (presque 12 000). Le comté où l'on a planté le plus d'arbres est celui de Portneuf, puis Lévis, Québec, Montmorency et Bellechasse. Cette répartition

[766] ADR, « Les arbres sur le bord des routes sont-ils désirables ? Sont-ils dangereux pour les automobilistes ? », *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1934, PER 1900-4, p. 75-77.
[767] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1925*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1926, p. 20.
[768] Archives du CAA Québec, « Les routes du Québec », *Service*, juillet 1930, p. 9.
[769] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1931*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1936, p. 224.
[770] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1924*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1925, p. 22.

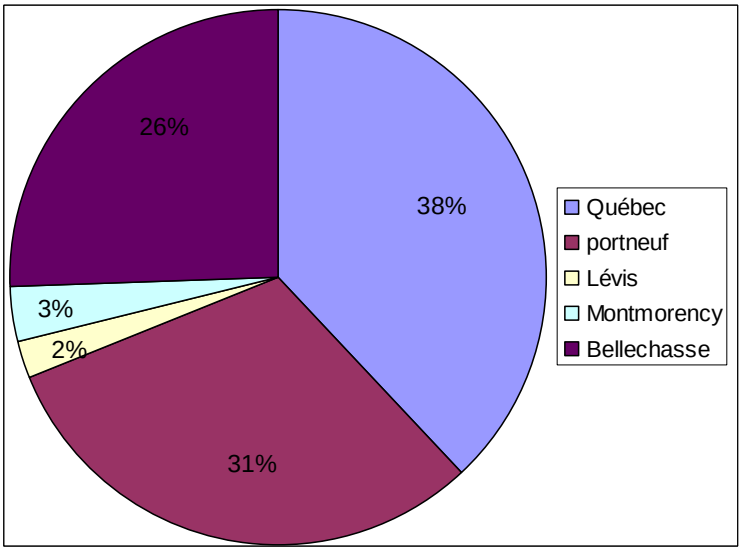
peut s'expliquer par la présence de routes fréquentées telles la route du Roy entre Montréal et Québec et la route Lévis-Sherbrooke-Montréal sur la rive sud.

Graphique 8 : Pourcentage d'arbres plantés sur les routes principales dans les comtés de la région de Québec entre 1925 et 1933.



Source : BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1925-1933.

Graphique 9 : Pourcentage d'arbres plantés sur les routes secondaires dans les comtés de la région de Québec entre 1927 et 1933.



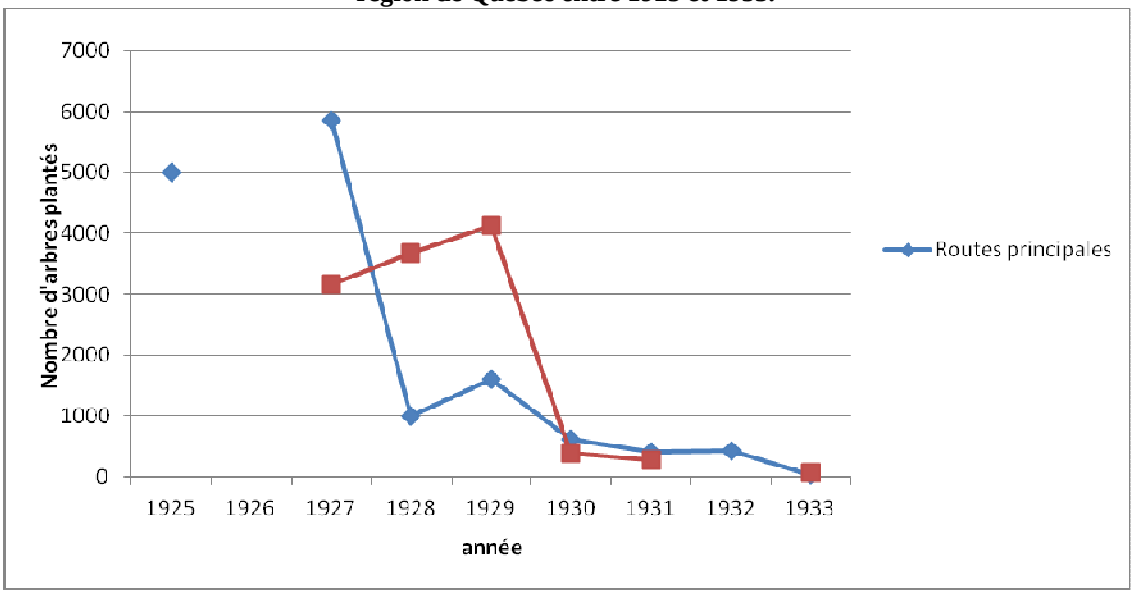
Source : BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1927-1933.

Au sujet des routes secondaires, le classement se construit comme suit : le comté de Québec, puis ceux de Bellechasse, Portneuf, Montmorency et Lévis (graphique 9). Les trois premiers comtés voient leurs routes secondaires bordés d'arbres puisqu'il s'agit de comtés où la circulation automobile est dense. Deux autres éléments peuvent être tirés des statistiques de la plantation d'arbres. Les deux espèces d'arbres plantés

dans la région de Québec sont le peuplier et le pommier sur les routes principales, tandis que sur les routes secondaires, les érables dominent puis les peupliers. Le choix du peuplier sur ces deux types de route peut s'expliquer par sa croissance rapide par rapport aux autres arbres.

Le deuxième élément soulevé par les statistiques est la périodisation de la plantation des arbres. Dans un premier temps, entre 1925 et 1927, le ministère de la Voirie privilégie la plantation d'arbres sur les routes principales (graphique 10). Puis, de 1927 à 1929, il se tourne vers la plantation d'arbres sur les routes secondaires et délaisse les routes principales. La plantation d'arbres est donc très rapide puisqu'en moins de quatre ans, les routes de la région de Québec sont encadrées par la flore. Cela témoigne du réel engagement du ministère de la Voirie dans l'aménagement de la voirie québécoise.

Graphique 10 : Nombre d'arbres plantés en bordure des routes principales et secondaires dans la région de Québec entre 1925 et 1933.



Source : BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1925-1933.

L'attention donnée aux arbres aux abords des routes passe aussi par l'élagage. Cette tâche répond à des besoins précis et a pour but de sécuriser la circulation aussi bien que d'embellir les bords de route. Des entreprises sont donc contactées pour s'occuper des arbres : il s'agit d'enlever les branches les plus basses, de déraciner les

arbres morts et dangereux et d'enlever les pousses susceptibles de se développer sur la route[771].

Toutefois, la plantation des arbres ne fait pas l'unanimité. Un nombre d'individus s'y oppose en les dégradant ou bien en les déracinant, tandis que d'autres se contentent de prendre les arbres récemment plantés pour les replanter dans leur propriété[772].

Vers une sauvegarde de l'environnement

> « [L]a sauvegarde des arbres plantés au bord des routes – et je pense en particulier aux magnifiques routes du Midi bordées de platanes – est essentielle pour la beauté de notre pays, pour la protection de la nature, pour la sauvegarde d'un milieu humain… La vie moderne dans son cadre de béton, de bitume et de néon créera de plus en plus chez tous un besoin d'évasion, de nature et de beauté. La route doit redevenir pour l'automobiliste… un itinéraire que l'on emprunte sans se hâter, en en profitant pour voir la France », G. Pompidou [Président de la République française], 17 juillet 1970[773]

> « […] Il se commet des dépradations extraordinaires. Des compagnies abattent de beaux arbres qui ornent nos villages et nos routes. Nous voulons que les auteurs de ces dépradations soient condamnés […] ». L'honorable M. Perrault (comté d'Arthabaska)[774]

La question des arbres délaissée dans le Rhône

Dans le Rhône, le débat sur la question des arbres à proximité de la route se poursuit tout au long du XX^{e} siècle[775]. Pour certains, l'arbre est utile à l'esthétique du paysage routier, il pointe les limites de la route, il rend la conduite plus agréable en protégeant les conducteurs du soleil et d'autres intempéries. Et, pour d'autres, ils sont une cause d'aggravation des accidents pour les véhicules qui quittent involontairement la route.

---

[771] BANQ, fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-62, Arbres, 5232, Convention entre le ministre de la Voirie et l'entrepreneur Canadian Shade Tree Service Ltd., 21 juillet 1953.
[772] Archives du CAA Québec, « La protection des arbres le long des routes », *Motor Magazine*, juillet 1924, p. 15.
[773] Corinne BOURGERY & Dominique CASTANER, *op. cit.*, p. 14 ; Citation partiellement évoquée dans Mathieu FLONNEAU, « « Georges Pompidou, Paris, le « tout automobile » : mythes et réalités », dans Anne-Françoise GARÇON (dir.), *Pleins phares sur l'automobile*, Rennes, PUR, 2000, p. 83.
[774] BAnQ, « Protection des arbres le long des routes », *Débats de l'Assemblée législative 1929*, séance du 21 mars 1929, p. 747.
[775] BML, « Les arbres de nos routes ne sont pas des assassins », *Revue de l'ACR*, n°20-21, août-septembre 1953, 950957, p. 31.

En parallèle de ce débat se déroule un autre touchant à l'éclairage des routes. Du fait des accidents de la circulation la nuit, la question se pose de l'éclairage des routes. La nécessité d'installer des lampadaires pour éclairer la route la nuit entre en concurrence directe avec la plantation des arbres. L'éclairage est installé aux points les plus sensibles. « On conçoit que la question de croisement sur les routes très fréquentées ait éveillé l'attention des personnes compétentes et que l'on ait cherché à résoudre le problème de la façon la plus satisfaisante possible. […] Il s'agit de l'éclairage de la route au moyen d'appareils fixes placés sur poteaux[776] ». Il s'agit donc de trouver un juste équilibre entre la flore, les fils électriques et l'éclairage de manière à ne pas surcharger les bords de route tout en les sécurisant au maximum.

Progressivement, l'éclairage devient indispensable. Les expériences engagées montrent la diminution des accidents nocturnes sur les routes. L'attention se localise principalement aux abords des agglomérations, car il s'agit d'un des hauts lieux des accidents automobiles. Toutefois, la mise en place d'un éclairage « pour le seul département du Rhône [serait] une dépense d'environ 14 millions à engager. […] on peut admettre […] une dépense annuelle de 12 000 fr. par kilomètre, ce qui correspondrait, pour les 240 kilomètres de routes à éclairer dans le département du Rhône, à une charge annuelle de 2.880.000 francs[777] ». Les municipalités du département sont incapables financièrement de supporter de telles dépenses. La question de l'éclairage souligne la nécessité de penser la route comme fonctionnant continuellement, sans interruption. La mobilité requiert donc un réseau routier sécurisé, ce qui implique de nouvelles infrastructures. La question de l'éclairage de la route occupe toute l'attention des instances dans le Rhône : les arbres en viennent à être ignorés. Cela tient au fait qu'ils sont présents aux abords des routes depuis plusieurs décennies, voire plusieurs siècles pour certains.

La patrimonialisation des bords de route dans la région de Québec

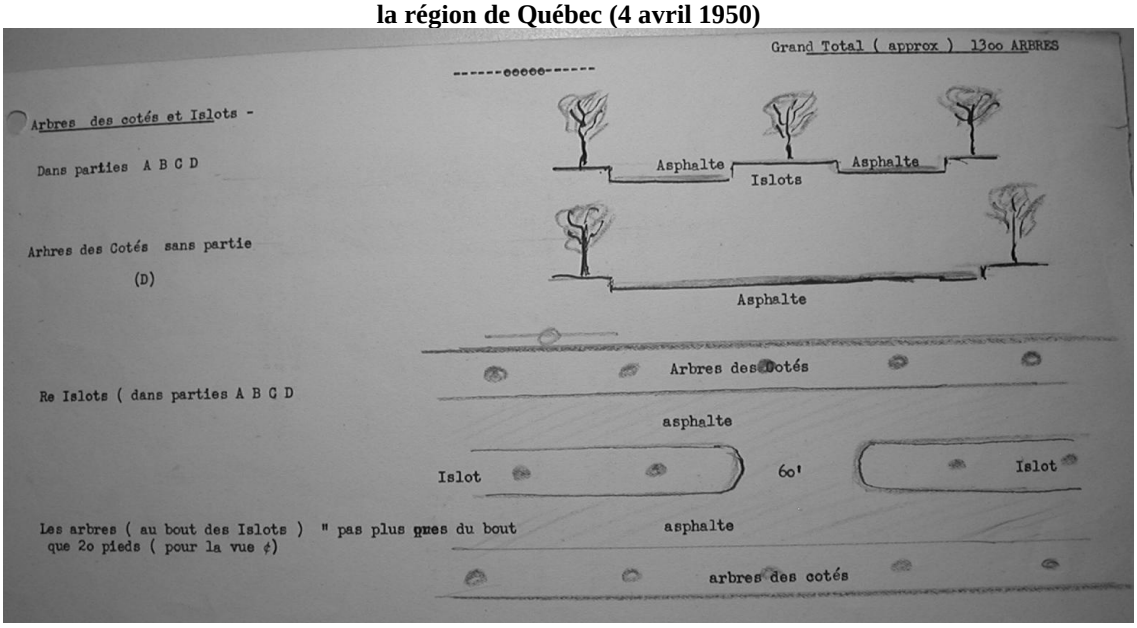
Le gouvernement promulgue en 1928-1929 la *Loi de protection des arbres* qui a pour objectif de protéger la flore de la déforestation illégale ou illégitime[778]. Au regard

[776] ADR, « L'éclairage des routes », *Revue de l'ACR*, n°3, mars 1934, PER 1900-4, p. 71.
[777] ADR, « L'éclairage des routes », *Revue de l'ACR*, mars 1935, PER 1900-4, p. 42.
[778] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1929*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1930, p. 86 ; BAnQ, « Protection des arbres le long des routes », *Débats de l'Assemblée législative 1929*, séance du 21 mars 1929, p. 747.

des statistiques, un fort ralentissement dans la plantation des arbres intervient après 1931. En réalité, le nombre d'arbres plantés a commencé à décroître à partir de 1929. On ne trouve d'ailleurs plus de renseignements au sujet des arbres dans les rapports du ministère de la Voirie de Québec après 1933.

La nécessité des arbres sur les bords de route s'inspire du modèle français, mais aussi du modèle américain[779]. Le gouvernement s'attache à protéger les arbres des bords de route en développant une législation spécifique. Cette donnée se retrouve dans les plans d'urbanisme dessinés par les architectes qui prennent désormais en compte la largeur de la route, les trottoirs et les choix de positionnement des arbres, comme le montre la figure ci-dessous.

Figure 7 : Plan d'aménagement de la chaussée proposé par la société de construction Québec dans la région de Québec (4 avril 1950)



Source : BANQ, Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-47, Arbres, 2624.

Les arbres servent donc à délimiter les voies de circulation des deux côtés, mais aussi de manière centrale avec la création d'îlots. Par ailleurs, le recours à la plantation d'arbres peut aussi servir à masquer des infrastructures[780] ou à les magnifier. Le choix dans la variété d'arbres est particulièrement important dans la mesure où ceux-ci doivent

[779] Archives du CAA Québec, « Les arbres le long des routes », *Service*, juin 1935, p. 18.
[780] BANQ, Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-47, Arbres, 2624, Lettre du sous-ministre au Lieutenant-Colonel D.-B. Papineau, 16 mai 1950.

supporter les conditions climatiques exceptionnelles et leurs feuilles lorsqu'elles tombent ne doivent pas ralentir le processus d'entretien des chemins d'hiver[781].

Pour conserver le caractère naturel et vieille-France de la région de Québec, le gouvernement s'attache à élargir la législation concernant la protection de l'environnement. Le cas de l'Île d'Orléans est particulièrement éloquent à ce sujet. À partir de 1935, l'Île est accessible aux touristes motorisés. Quelques aménagements ont été réalisés pour rendre la circulation fluide :

> « […] le ministre de la voirie a blanchi tous les poteaux le long de la route du tour de l'Île […]. Le ministre a effectué une signalisation routière complète […]. Le conseil a fait disparaître quelques affiches commerciales qui se trouvaient dans l'Île. Enfin, le ministre de la Voirie a fait la réfection presque complète de la route[782] ».

Avec l'aide du Conseil du tourisme, la loi de l'Île d'Orléans est promulguée en mai 1935[783] : elle réglemente la construction d'infrastructures telles que les restaurants, les postes de distribution de gazoline et d'huile et d'autres établissements. De la même manière, les enseignes et les panneaux sont soumis à une réglementation stricte contrôlée par le Conseil du tourisme en charge de la pose de plaques à dimension culturelle. Ces mesures tendent à faire de l'Île d'Orléans un espace figé, hors du temps, de manière à entretenir son caractère authentique et historique. Il s'agit tout autant de protéger les sites culturels désignés que les habitations présentes sur l'Île.

Après avoir sensiblement modifié les abords de la route, les pouvoirs publics de la région de Québec s'attachent à protéger le paysage de la vitesse, tandis que dans le Rhône, la patrimonialisation n'a pas émergé. Sans doute le caractère historique français assure une certaine pérennité de la flore dans le Rhône à l'inverse de la région de Québec où le phénomène est tout récent. Le souci administratif de la plantation d'arbres dans les deux territoires permet d'affirmer qu'une esthétique de la vitesse a progressivement vu le jour. Cette volonté de donner au paysage de la vitesse une touche artistique entre en adéquation avec l'utilité de la présence des arbres sur les bords de

[781] BANQ, Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-47, Arbres, 2624, Lettre de la société de construction – Québec au sous-ministre de la Voirie, 5 avril 1950, « Nous croyons que ces essences [érables sucrières, chênes rouges, fresnes] dont les branches sont hautes sur le tronc et qui sont dépouillées de leurs feuilles en hiver ne créent aucune obstruction au déblaiement de la route ».
[782] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1935*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1936, p. 134.
[783] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie 1935*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1936, p. 136-140.

route. On l'a vu, les arbres peuvent avoir différents rôles ; à savoir, isoler un lieu ou au contraire l'embellir, souligner les éléments rencontrés durant le parcours tels que le virage ou l'entrée d'agglomération : on rejoint ici l'idée d'une « signalétique végétale[784] ».

Le paysage de la vitesse devient structuré par la présence des arbres et par la signalisation routière. L'absence ou la présence d'arbres permet de rythmer les déplacements des individus sur la route. Le changement continuel du paysage de la vitesse chasse la monotonie du voyage et permet à l'usager de rester vigilant. L'espace entourant la route devient progressivement hiérarchisé et soumis à une législation stricte. Cela se présente dans un double mouvement cohérent : d'un côté, un accroissement des connaissances et des savoir-faire en lien avec l'espace routier et de l'autre une mise à distance de l'environnement par la scientifisation du paysage de la vitesse.

Les structurations des road-side

> « Un jour, le hasard l'avait fait tomber sur un garage absurde, perdu dans la campagne. Tout ce qu'il avait trouvé là, ensuite, avait été comme un voyage dans l'envers du monde, où les choses avaient encore une raison et où les mots désignaient encore les choses […][785] »

L'analyse peut être poussée plus loin en y intégrant des éléments structurels tels que les garages et les stations-service. Ces infrastructures participent de l'épanouissement de la vitesse automobile en proposant des points de contact sur la route.

La lente multiplication des garages

Au début de l'automobilisme, la principale faiblesse du véhicule est d'ordre mécanique. Le chauffeur est là pour pallier aux difficultés techniques qui apparaissent. Toutefois, parfois, il doit recourir à l'aide du garagiste qui le dépanne en pièces automobiles, en carburant et autres composants. Le garage constitue une institution importante dans les mondes de l'automobile.

[784] Corinne BOURGERY & Dominique CASTANER, *op. cit.*, p. 7.
[785] Alessandro BARICCO, *Cette histoire-là*, Paris, Gallimard, 2007, p. 71.

S'il est facile de trouver un garage dans les différentes villes, c'est bien plus complexe dans l'espace rural. Si, le village ou le bourg ne présente pas de garage, les artisans du fer jouent ce rôle. Sont amenés à aider les automobilistes, le maréchal-ferrant – chargé de soigner les chevaux –, le forgeron – qui travaille le fer au marteau près de la forge –, le charron – qui fabrique des chariots, charrettes, ainsi que les roues de ces véhicules –, le ferblantier – qui fabrique et vend de la quincaillerie. C'est ce qui explique la relative absence du garage dans l'espace rural en tant qu'établissement économique et la difficulté pour l'historien d'appréhender ce dernier. La question de la définition du garage pose donc problème.

L'évolution dans le département du Rhône

L'annuaire commercial, administratif et judiciaire du Rhône mieux connu sous le nom d'*Indicateur lyonnais Henry* permet d'étudier l'évolution quantitative et géographique des garages[786]. Nous avons choisi de sonder le Rhône en excluant Lyon pour les années 1920, 1939 et 1959.

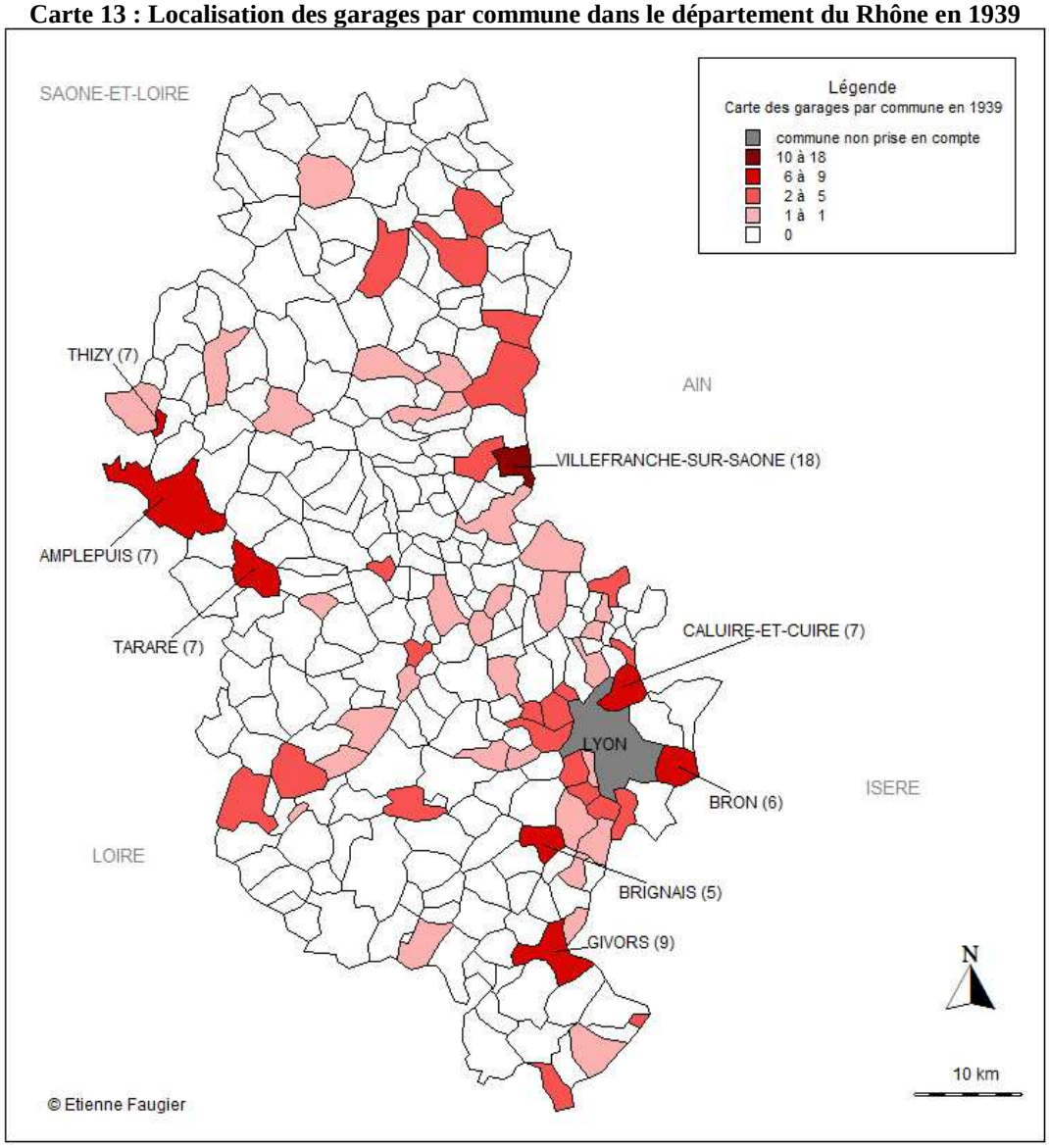
En 1920, le département du Rhône ne présente aucun garage recensé dans l'annuaire, excepté à Villefranche-sur-Saône. On peut présumer qu'il apparaît nécessaire pour une ville telle que Villefranche-sur-Saône de posséder un atelier de réparation des véhicules à moteur – la clientèle y est sans doute très forte. L'absence de garage dans un département fortement automobilisé surprend, mais elle peut être imputée au caractère élitiste de l'automobile, au savoir-faire des chauffeurs, des automobilistes et des artisans présents dans le monde rural qui sont capables de dépanner les conducteurs. Ainsi, l'absence de structuration du garage comme institution est frappante en 1920.

Moins de dix ans plus tard, la situation est bien différente (carte 13). On dénombre presque 160 garages dans le département du Rhône en 1939. Ces derniers se localisent principalement dans la vallée du Rhône : depuis Belleville-sur-Saône en passant par Villefranche-sur-Saône et Lyon et en allant jusqu'à Condrieu. Principalement installés sur la rive ouest du Rhône, ils se retrouvent le long des routes nationales – nationale 6 et nationale 86. Ailleurs, des garages se localisent sur d'autres

[786] L'indicateur Lyonnais Henry recense nominativement la majorité des professions selon les communes du département du Rhône.

nationales – nationale 89 et nationale 7 – en direction de St-Etienne et du département de la Loire. La route nationale, par le trafic qu'elle entraîne, possède une force d'attraction tel un aimant pour les garages. Le reste du département est dépourvu de garage : il s'agit de l'est de Lyon, des régions montagneuses – les monts du Lyonnais du Beaujolais – et du nord du département ; espaces peu peuplé, difficile d'accès et mal relié avec les différentes routes nationales qui traversent le département.

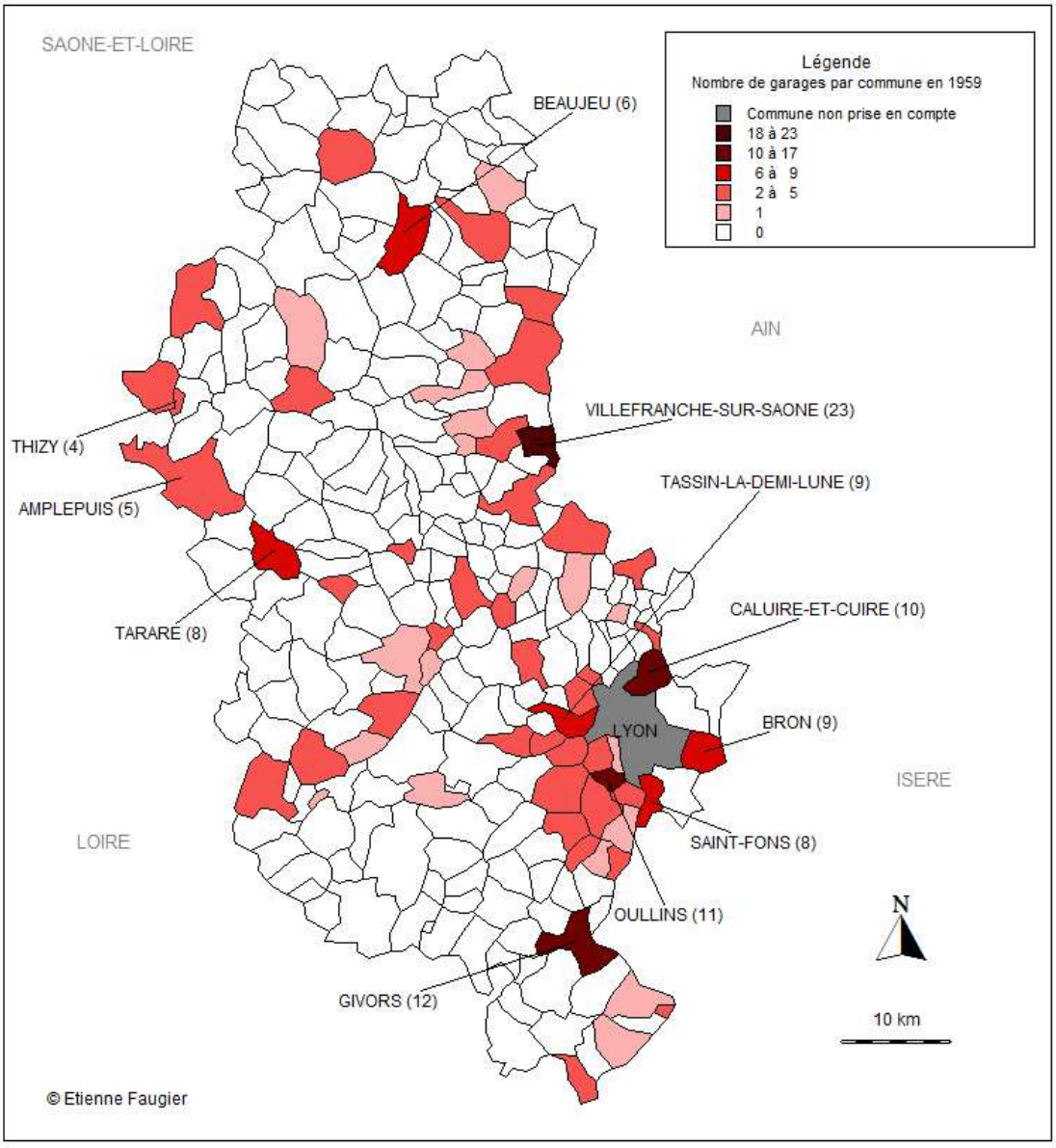
Carte 13 : Localisation des garages par commune dans le département du Rhône en 1939



Source : *Indicateur lyonnais Henry : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône*, Lyon, Indicateur Henry, 1939.

En 1959, le nombre de garages a augmenté de 142% – soit 227 garages dans le département du Rhône (carte 14).

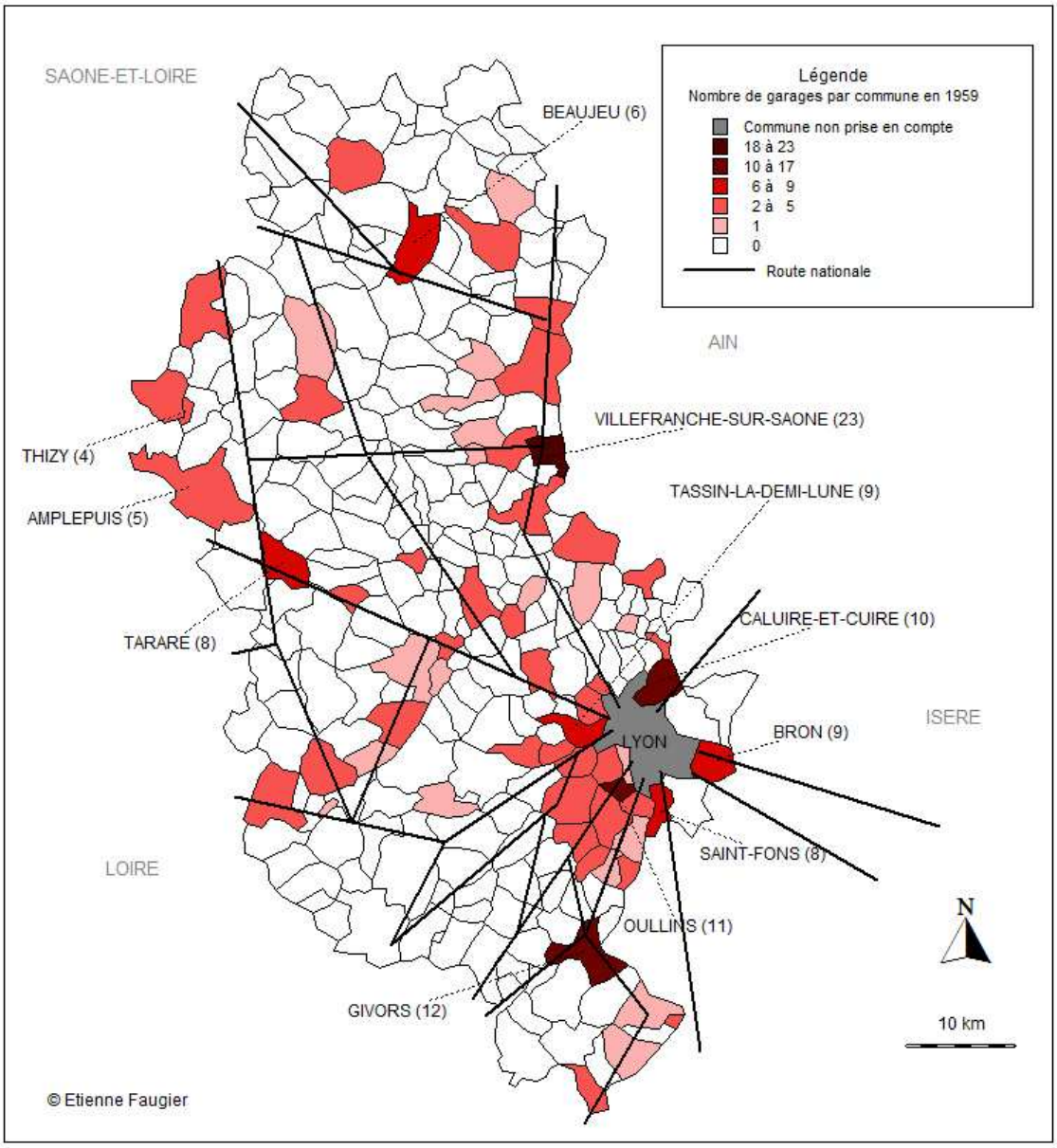
Carte 14 : Nombre de garages par commune dans le département du Rhône en 1959



Source : *Indicateur lyonnais Henry : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône*, Lyon, Indicateur Henry, 1959.

À la fin des années 1950, les garages se sont multipliés dans les communes où ils étaient déjà présents en 1939 (carte 15). C'est le cas de Villefranche-sur-Saône – de 18 en 1939 à 23 garages en 1959 –, de Caluire-et-Cuire de sept à dix ou encore de Givors – de neuf à douze garages. Cette augmentation correspond à la hausse de la demande des usagers circulant à travers ces communes. Le garage comme infrastructure consolide sa position aux abords des routes. Quelques communes voient une diminution du nombre de garages : Thizy – de sept en 1939 à quatre garages en 1959 –, Amplepuis – de sept à cinq garages en 1959. Cela montre la compétitivité qu'il existe dans ce domaine. En superposant les routes nationales à la localisation des garages, on perçoit bien que leur position géographique est concomitante du réseau routier primaire (voir carte 15).

Carte 15 : Localisation des garages sur les routes nationales du Rhône en 1959



Source : *Indicateur lyonnais Henry : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône*, Lyon, Indicateur Henry, 1959.

En l'espace d'un demi-siècle, le garage comme infrastructure automobile apparaît. Il est désormais reconnu comme tel par les usagers, les pouvoirs publics et la société. Le garage constitue alors une étape possible pour les usagers de la route et sur laquelle ils peuvent s'appuyer en cas d'ennui technique.

L'évolution des garages dans la région de Québec

Peu de sources étayent le phénomène des garages pour la région de Québec. Cela s'explique par l'absence de garages du début du siècle jusqu'à la veille de la

Seconde Guerre mondiale. Il n'existe pas d'institution reconnue comme telle durant cette période. Durant les années 1920, les automobilistes font appel aux forgerons pour réparer leurs véhicules[787].

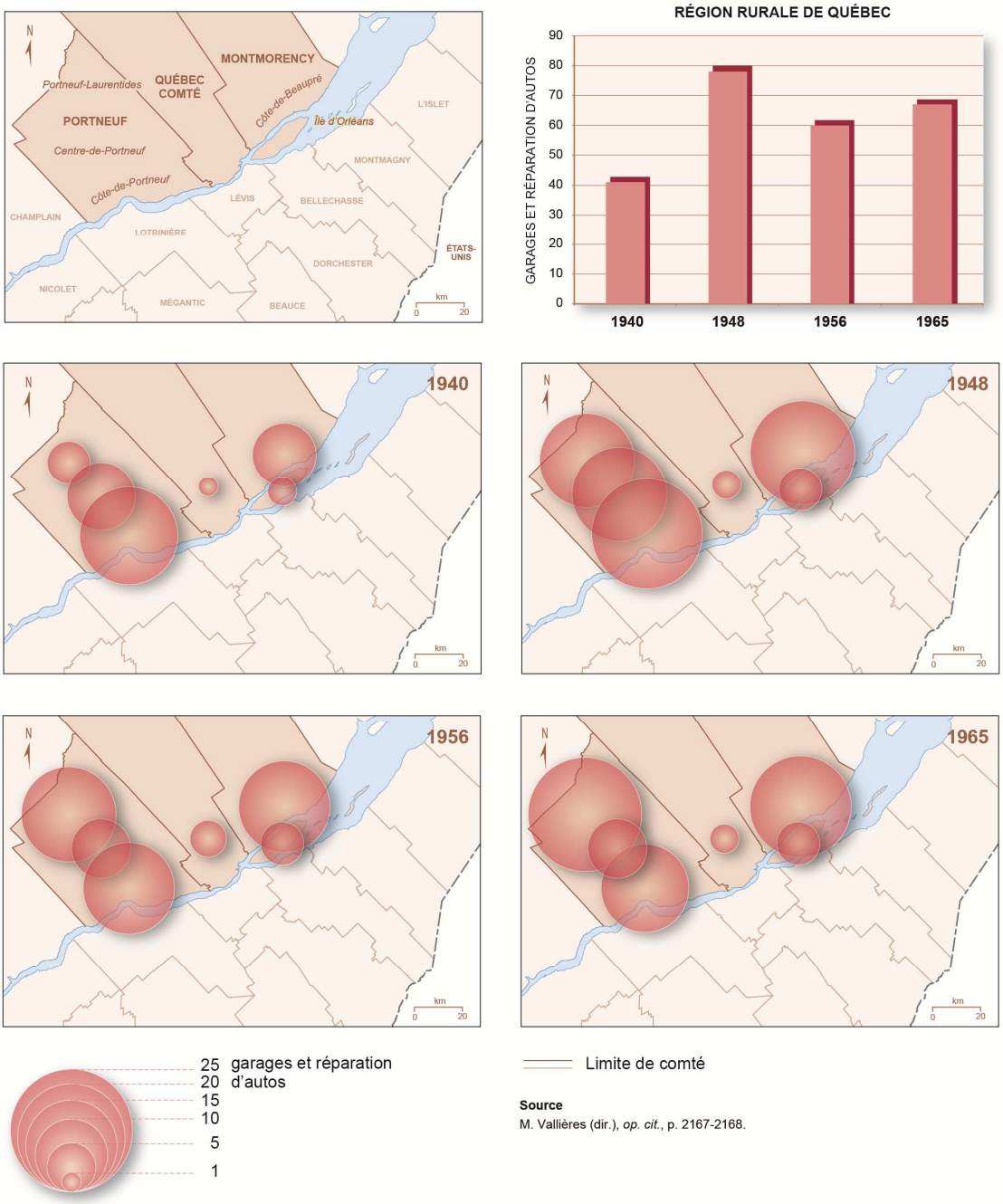
> « Vers 1928, chaque village important compte à la fois des garagistes et des forgerons. La boutique de forge disparue, un métier nouveau s'est implanté, celui de garagiste. Cet homme de métier répare sans feu ni enclume les automobiles, les tracteurs et les instruments aratoires. Lente d'abord, la transformation s'est accélérée ; vers 1930, les grandes routes ouvrent aux passants des garages qui ne ressemblent plus à la boutique de forge[788] ».

Lentement, le forgeron et sa forge se transforment en un garagiste installé dans un garage. Le recensement de 1931 définit les garages comme des établissements vendant des pneus et des accessoires et réparant les véhicules automobiles[789].

Dans la région rurale de Québec, le nombre des garages et réparations d'autos augmente jusqu'en 1948 – 78 garages au total – puis diminue en 1956 – 60 garages – pour se stabiliser après 1960 – 67 garages[790]. Au sein de la région, la majorité des garages se localisent, sur la Côte-de-Portneuf et la Côte-de-Beaupré, à proximité du Saint-Laurent sur la route de grande communication menant de Trois-Rivières à La Malbaie en passant par Québec (carte 16). Le comté de Portneuf domine la région rurale de Québec en termes d'infrastructures automobiles ; on peut avancer l'hypothèse qu'il s'agit d'un territoire industrialisé. Le faible nombre d'infrastructures dans le comté rural de Québec peut s'expliquer par la concentration de ces dernières dans le pôle urbain de Québec. L'Île d'Orléans accueille peu de garages dans la mesure où celle-ci est plutôt isolée et est soumise à des réglementations strictes concernant l'implantation de commerces et de structures de ce genre.

[787] Jean-Claude DUPONT, *L'artisan forgeron*, Québec, PUL, 1979, p. 186.
[788] Jean-Claude DUPONT, *op. cit.*, p. 186.
[789] *Septième recensement du Canada, 1931 : recensement des établissements de commerce et de service : commerce de détail : Québec*, Ottawa, J. O. Patenaude, 1935, p. 1.
[790] Marc VALLIÈRES, *op. cit.*

Carte 16 : Répartition des garages et réparation d'autos dans la région rurale de Québec (1940-1965)



Source : Marc VALLIÈRES (dir.), *op. cit.*, p. 2167-2168.

Pour les deux espaces, les garages émergent progressivement comme institution à part entière. Ils atteignent leur pleine maturité à la fin des années 1950. Ils se localisent principalement sur les grandes artères de circulation – dans le Rhône, les routes nationales ; dans la région de Québec, la route de grande communication Trois-Rivières-La Malbaie. Cette infrastructure constitue un élément principal du système de la vitesse automobile : elle le soutient.

L'essor d'autres infrastructures automobiles

> « Ce sont de grands dieux rouges, de grands dieux jaunes, de grands dieux verts, fichés sur le bord des pistes spéculatives que l'esprit emprunte […] dans sa course à l'accomplissement. […] Ces idoles ont entre elles une parenté qui les rend redoutables. Bariolés de mots anglais et de mots de création nouvelle, avec un seul bras long et souple, une tête lumineuse, sans visage, le pied unique et le ventre à la roue chiffrée, les distributeurs d'essence ont parfois l'allure des divinités de l'Egypte ou celles des peuplades anthropophages qui n'adorent que la guerre. O Texaco, motor oil, Eco, Shell, grandes inscriptions du potentiel humain ! bientôt nous nous signerons devant vos fontaines […][791] ».

Des bidons d'essence aux stations-essence

Dans le Rhône

Entre la fin du XIX[e] siècle et la fin de la Première Guerre mondiale, le rationnement des automobiles à essence se fait en recourant aux bidons d'essence. On trouve ces derniers assez aisément en ville, dans les garages et autres structures susceptibles d'accueillir l'automobiliste.

> « On peut aussi se le procurer chez les pharmaciens qui fournissent des bidons d'essence Oriflamme ou Desmarais, puis chez les droguistes et les épiciers, ou bien on peut le faire véhiculer par des engins hippomobiles préalablement disposés sur le parcours[792] ».

Un dessin de Sabattier paru dans l'*Illustration* présente un garage parisien où les chauffeurs sont interpellés par des enfants chargés de remplir le réservoir de l'automobile armés du bidon d'essence et d'un entonnoir. Le transbordement du bidon vers le réservoir est malaisé, difficile et parfois on perd du carburant[793].

À partir des années 1920 apparaissent les pompes à essence avec « jauge mesureuse[794] ». Une seconde illustration, environ un quart de siècle plus tard, présente un nouveau visage du rationnement de l'essence automobile : on y voit l'usage de la pompe à essence avec jauge mesureuse[795].

> « Le 25 juin 1927, l'Automobile-Club de France publie le communiqué suivant : « Le développement de l'automobile a fait disparaître presque

[791] Louis ARAGON, *Le paysan de Paris*, Paris, Gallimard, 1926, p. 144.
[792] Thierry COULIBALY, *Il y a un siècle l'automobile*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2007, p. 19.
[793] Les grands dossiers de l'Illustration, *op. cit.*, p. 36-37 « Le plein d'essence » au pont de Suresnes, 16 juillet 1904.
[794] Serge MIRAUCOURT, « Histoire de la pompe à essence » dans « La mesure de la vie quotidienne », *Culture technique*, n°9, février 1983, p. 171. « On désignait sous ce nom […] des appareils placés le long des routes, qui avaient pour mission d'aspirer l'essence stockée dans une citerne ou plus simplement dans un fût, de mesurer cette essence, et de la délivrer aux automobilistes ».
[795] « L'automobile et le tourisme », octobre 1931, dans Les grands dossiers de l'Illustration, *op. cit.*, p. 129.

> complètement la vente de carburant en bidon de cinq litres. Même dans les agglomérations peu importantes, il existe aujourd'hui des appareils distributeurs dont le nombre total dépasse 40 000[796] ».

La pompe à essence s'impose face au bidon d'essence. Progressivement, elle acquiert son indépendance vis-à-vis des autres produits.

> « Les ateliers, les hôtels, divers commerces de détail, ainsi que les premières affaires spécialisées dans la vente des carburants, installèrent bientôt les stations de pompage à proximité immédiate de la rue ; les réservoirs de grande capacité contenant l'essence furent alors enterrés dans des fosses sous le trottoir, tandis que le carburant était aspiré au moyen de pompes à main. Ce type de pompe de distribution était encore très répandu vers 1940, et l'on estimait en général qu'il répondait parfaitement aux besoins de la clientèle, surtout dans les régions rurales[797] ».

Des lieux sont dédiés uniquement à l'alimentation des véhicules à moteur : les premières stations-essence ou stations-service apparaissent autour des années 1930 et se multiplient en grand nombre après la Seconde Guerre mondiale.

> « […] les différents fournisseurs de carburants […] installèrent, chez leurs concessionnaires, à côté des postes de distribution proprement dits, des matériaux spéciaux pour l'entretien des véhicules. Parfois même, les automobilistes disposent d'une salle d'attente, d'un bar, de lavabos, de toilettes, etc[798] ».

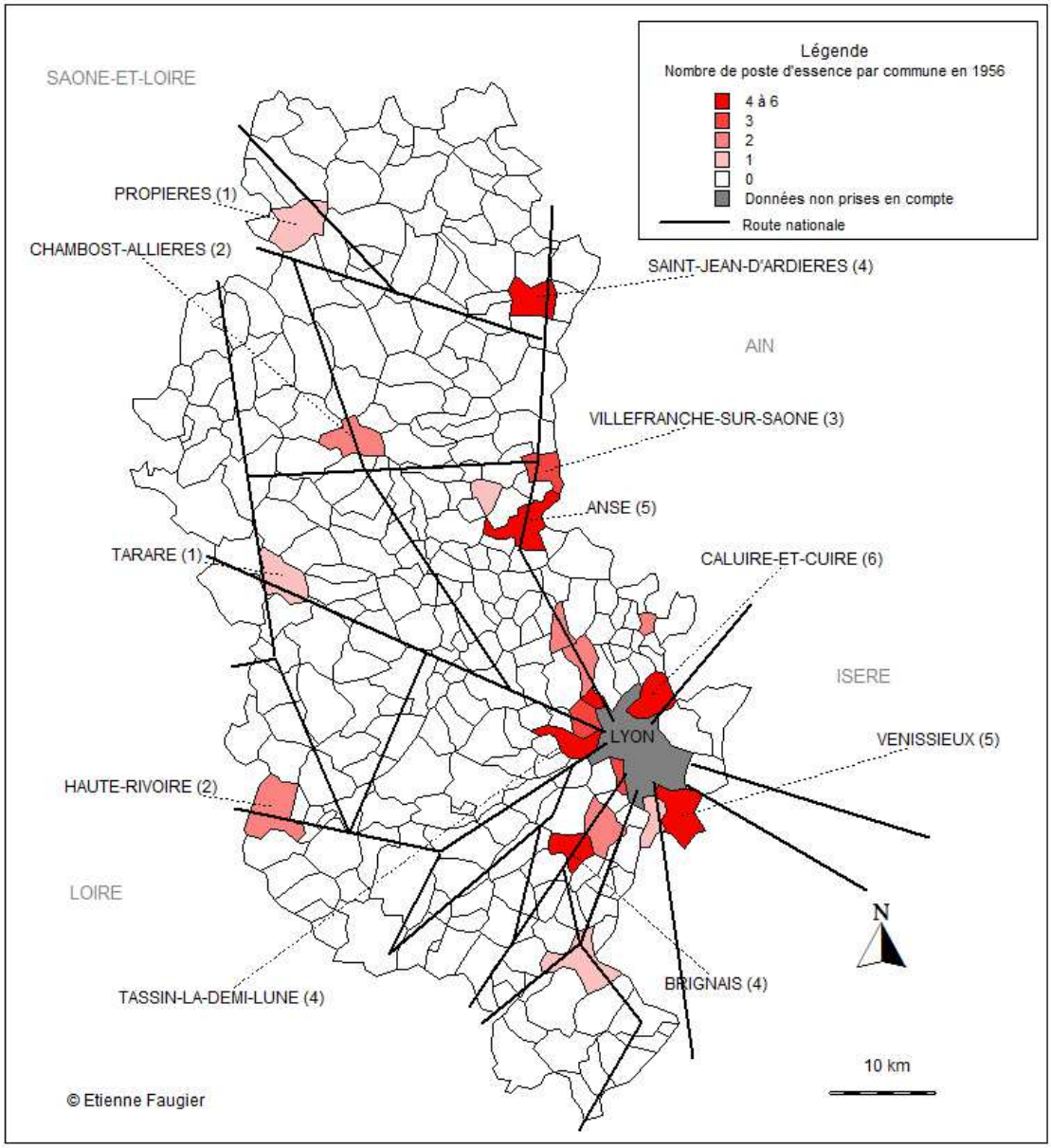
La transformation de cette infrastructure est particulièrement importante, à la fois en ce qui concerne la technique, mais aussi, et surtout, la physionomie des stations. Leurs propriétaires souhaitent rendre ces lieux visibles et conviviaux pour les automobilistes[799].

La carte ci-dessous montre que les postes d'essence dans le Rhône restent peu nombreux. La majorité d'entre eux se localisent autour de Lyon et sur l'axe routier Villefranche-sur-Saône-Lyon-Givors. Ceux présents dans les monts du Lyonnais et du Beaujolais restent exceptionnels et sont localisés le long des axes routiers. De manière générale, on est frappé par le nombre minime de postes d'essence dans le Rhône ; cela s'explique par la présence de poste d'essence au sein d'autres commerces comme

[796] Thierry COULIBALY, *op. cit.*, p. 20.
[797] Rolf VAHLEFELD & Friedrich JACQUES, *La construction des garages et stations-service*, Paris, Eyrolles, 1958, p. 12.
[798] Rolf VAHLEFELD & Friedrich JACQUES, *op. cit.*, p. 12.
[799] Francis NORDEMANN, « Les pavillons de la Nationale : le plein de super ! », *Monuments historiques*, « Coups de volant », n°134, août-septembre 1984, p. 53-54.

l'épicerie du village, l'atelier du maréchal ferrant ou d'autres. La majorité des postes d'essence en 1956 appartiennent aux grandes entreprises pétrolières : Shell, Antar, Esso, Mobil Oil française, Excelsior, société Huiles & Combustibles Liquides, société française des Combustibles Liquides. Les autres postes d'essence ou pompes à essence appartiennent à ces entreprises qui ont passé un accord avec le commerçant. Dès lors, l'institutionnalisation des entreprises pétrolières voit le jour à travers le poste d'essence : elles se rendent visibles par ces relais automobiles.

Carte 17 : Nombre de postes d'essence par commune dans le département du Rhône en 1956



Source : *Indicateur lyonnais Henry : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône*, Lyon, Indicateur Henry, 1956.

Dans la région de Québec

De la même manière que dans le département du Rhône, l'approvisionnement en carburant de la région de Québec se fait, au début du siècle, par le fleuve et par le réseau ferroviaire ; s'y adjoint, par la suite, le transport routier.

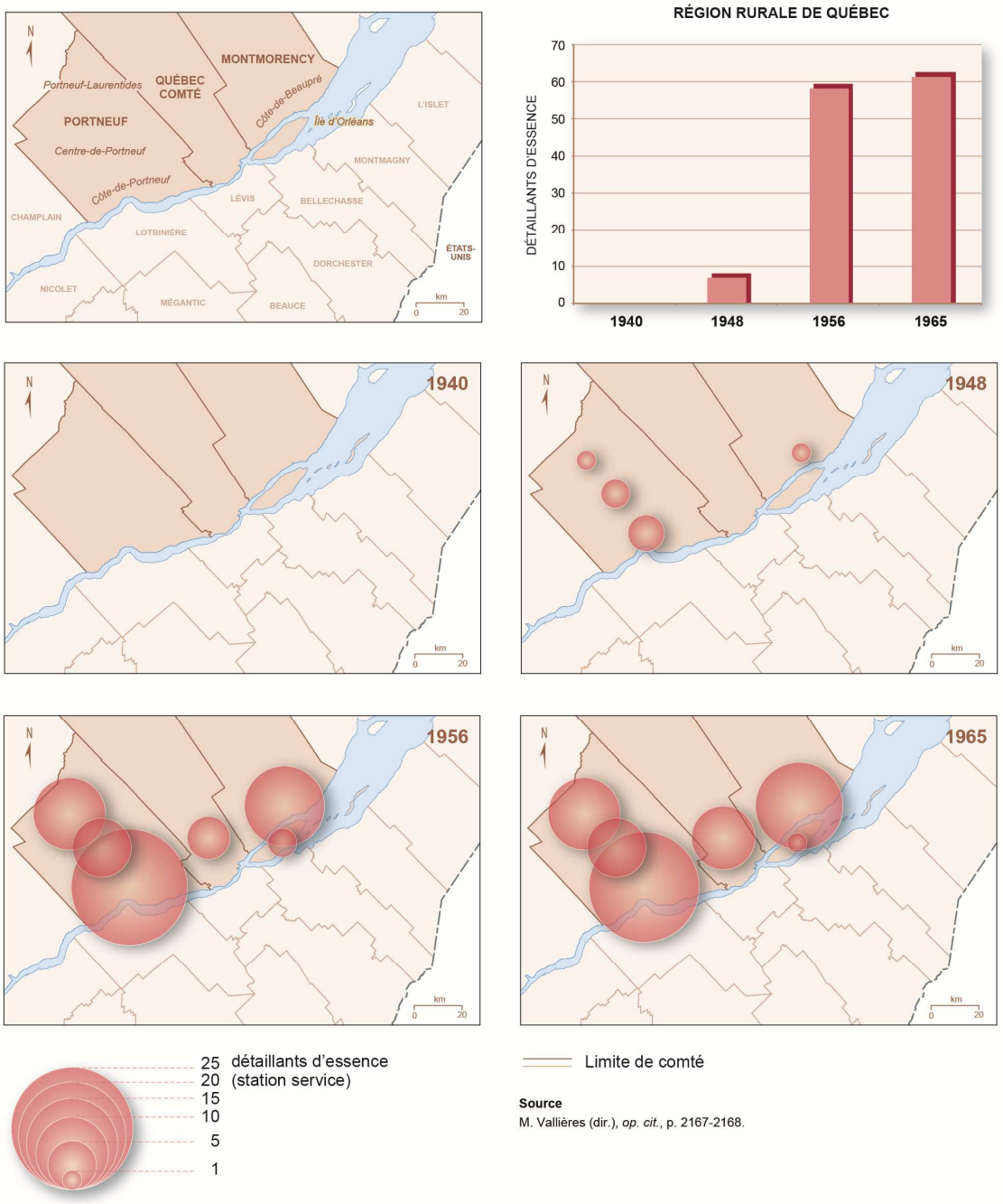
Sur le modèle francophone, les pompes à essence fleurissent au sein de divers établissements de commerce. L'épicier, le forgeron et les métiers du fer sont susceptibles d'accueillir une ou plusieurs pompes à essence, car ils constituent des lieux nodaux dans le monde rural ; par ailleurs, les métiers du cheval détiennent des connaissances pratiques relatives aux véhicules à moteur[800].

Les stations d'essence s'organisent en trois catégories[801]. La première vend principalement de l'huile et de l'essence ; la seconde inclut, en plus de la vente de carburant, des pièces et des accessoires automobiles ; enfin, la dernière va plus loin en ajoutant la vente de boissons et d'aliments – crème glacée, bonbons, tabac et autres. Les stations d'essence s'approprient une part du commerce de la route en diversifiant leurs produits : ils proposent à la fois des produits destinés au véhicule à moteur et des produits destinés à l'usager.

À la lecture des cartes suivantes (carte 18), on constate que l'établissement des détaillants d'essence dans l'espace rural de la région de Québec est particulièrement lent et tardif. En 1940, il n'y a aucun détaillant d'essence sur la rive nord de la région de Québec. Moins de dix ans plus tard, ils sont localisés sur l'artère centrale de la rive nord – le chemin du Roy – et dans le comté de Portneuf, principalement la Côte-de-Portneuf. Entre 1946 et 1958, le nombre de détaillants augmente fortement : on passe de sept détaillants à 58 ; ils viennent consolider le réseau routier de la rive nord en formant un cordon d'approvisionnement pour les usagers automobiles.

[800] Jean-Claude DUPONT, *op. cit.*, p. 186 ; voir photographie : BANQ, P83,D39 : Raoul Leduc, forgeron, debout à côté d'une ancienne pompe à essence (années 1940).
[801] *Septième recensement du Canada, 1931 : recensement des établissements de commerce et de service : commerce de détail : Québec*, Ottawa, J. O. Patenaude, 1935, p. xlix.

Carte 18 : Répartition des détaillants d'essence par comté dans la région de Québec (1940-1965)



Source : Marc VALLIÈRES (dir.), *op. cit.*, p. 2167-2168.

Les détaillants d'essence augmentent en nombre parallèlement à la hausse des usagers automobiles dans l'après Seconde Guerre mondiale. Par le choix de leur situation géographique, ils soulignent la structuration du territoire tout en appuyant celle-ci. Il aurait été intéressant de posséder les chiffres de la rive sud de manière à voir comment se positionnent les détaillants d'essence vis-à-vis du réseau routier et s'ils étaient plus nombreux par rapport à la rive nord.

Les pompes à essence puis les stations-service se développent au sein des deux territoires en se localisant principalement sur les axes routiers majeurs. Si au départ, leur visibilité est peu mise en valeur du fait de leur association à un autre commerce, dès les années 1930-1940 – plus encore après 1945 –, l'approvisionnement en carburant devient autonome en investissant une structure spécifique[802].

Les garages et les stations-service se multiplient aux abords des routes. Plus précisément, ils se situent principalement sur les grandes artères du réseau routier. D'une certaine manière, elles viennent supplanter les commerces dédiés à l'économie chevaline – la forge par exemple[803]. Ces infrastructures de bord de route, souvent ignorées ou négligées par les chercheurs – constituent le cordon vital du système de la vitesse automobile. Ces établissements qui peuvent être assimilés à des non-lieux[804] n'en constituent pas moins des points de contact indispensables aux usagers motorisés de la route.

Entre 1919 et 1961, des modifications aussi profondes que diverses sont introduites dans l'environnement des deux territoires par le biais de l'automobilisation. Celles-ci entraînent l'élaboration plus prononcée d'un paysage de la vitesse liant l'automobile au réseau routier[805]. Ce paysage, d'abord ébauché par les associations automobilistes, est imposé puis fondu dans l'environnement par l'administration publique de chacun des territoires. Nous rejoignons ici l'analyse d'Alain Roger quand il déclare : « Le paysage n'est jamais naturel, mais toujours « surnaturel » […][806] ». Cette idée a aussi été développée par Jean-Luc Piveteau dans son article intitulé « L'automobile, agent de déconstruction et de recomposition de notre relation au territoire[807] ». Mot pour mot, cela s'applique à la vitesse.

---

[802] C'est ce qu'a brillamment mis en valeur l'artiste américain Edward Hopper dans son tableau intitulé simplement *Gas* datant de 1940.
[803] Bernard GENEST, « L'avènement de l'automobile et son impact sur les métiers traditionnels », *Cap-aux-diamants : la revue d'histoire du Québec*, n°45, 1996, p. 10-13 ; Raymond TREMBLAY, « Métier de forgeron », *Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française*, http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-352/M%C3%A9tier%20de%20forgeron%20au%20Qu%C3%A9bec, consulté le 11/07/12.
[804] Marc AUGE, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992.
[805] Cf. : Marc DESPORTES, *op. cit.*
[806] Alain ROGER, *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard, 1997, p. 9 ; ouvragé cité dans Marc DESPORTES, *op. cit.*
[807] Jean-Luc PIVETEAU, « L'automobile, agent de déconstruction et de recomposition de notre relation au territoire », *Bulletin de l'Association de Géographie Française*, 1999, 1, p. 6-13.

Les deux territoires étudiés empruntent des chemins sensiblement similaires avec les travaux de voirie, la pose de panneaux et la plantation d'arbres au bord des routes. La région de Québec doit faire face à plusieurs problématiques, notamment construire un réseau routier. Cela explique les massifs investissements financiers de l'État provincial.

Tableau 13 : Évolution des dépenses du ministère de la Voirie (1923-1966)

années	montants investis en $	pourcentage du budget de la province
1923	12 000 000	41%
1952	66 800 000	30%
1962	195 000 000	n.d.
1966	404 000 000	16%

Source : Sébastien PAQUET, « Historique des transports et des déplacements au Québec », essai en aménagement du territoire et développement régional, Québec, Université Laval, 2001, p. 20.

En 1923, l'investissement financier est particulièrement important puisqu'il constitue presque la moitié du budget de la province, alors qu'en 1966, il ne représente plus que 16%. Il y a une très forte hausse des sommes investis dans la voirie au Québec entre 1923 et 1966 : la part du budget adjugée diminue par rapport au budget total de la province. Le climat rigoureux durant plusieurs mois, bloquant la circulation automobile, est surmonté par l'entretien des chemins d'hiver par l'État et quelques institutions privées.

Dans le Rhône, plus tôt qu'au Québec, l'administration se pose rapidement la question de l'éclairage de la route – ce qui ajoute un élément au paysage de la vitesse. Ce phénomène prend le dessus sur la patrimonialisation de la flore qui n'intervient qu'après 1960, tandis que dans la région de Québec, des mesures patrimoniales sont imposées pour protéger l'environnement et la nature.

La signalisation et l'embellissement des routes participent d'une esthétique de la vitesse. Il y a une recherche de beauté de la part des administrations qui se matérialise sur les routes pour former un espace cohérent et logique. On assimile toujours la vitesse à un mouvement perpétuel, toutefois, on vient de prouver que des éléments immobiles – la signalisation et la flore –, non seulement témoignent, mais participent de la vitesse. D'une certaine manière, ce sont des points fixes qui servent de repère pour quantifier la célérité et amènent à une prise de conscience de celle-ci. Ce système s'oppose à celui de

la vitesse aérienne où les passagers ont du mal à évaluer les distances du fait de l'absence de repères[808].

> « Si étonnant que cela puisse paraître, traverser un village à 30 kilomètres-heure procure la même sensation de vitesse que rouler à 150 dans le désert. Cette illusion s'explique par le fait que la perception de la vitesse varie en fonction du nombre d'objets qui défilent dans le champ visuel ; dans un village, leur fréquence d'apparition est très élevée, tandis que, dans le désert, elle est pour ainsi dire nulle[809] ».

La vitesse n'est donc pas uniquement une conséquence immédiate de la puissance du véhicule. Elle s'inscrit dans un système qui comprend simultanément l'automobiliste, la route et le paysage. Dans le cadre de la signalisation, nous avons noté que, dans certains cas, elle est amenée à être positionnée en amont – au contraire du positionnement au phénomène même. Il y a donc une nécessité pour l'usager au volant d'anticiper les obstacles qui se trouvent sur sa route[810]. L'automobilisme amène à se projeter dans l'avenir. Paradoxalement, ce dernier peut en quelques occasions être amené à plonger dans le passé par la signalisation touristique. La vitesse automobile conduit l'usager à évoluer, au fil de son voyage, avec le présent, le passé et le futur.

La restructuration de la route, l'entretien de la voirie, l'élaboration d'une signalisation routière, l'embellissement des bords de route et l'essor d'infrastructures économiques permettent à l'automobile d'accroître et d'exploiter son potentiel – la célérité – de manière continue[811]. La route, enjeu économique, magnifiée par l'automobile est devenue un enjeu politique, social et culturel. Ce fait souligne la place centrale que prend progressivement le réseau routier dans la société.

Par le croisement des deux territoires, la hausse des connaissances et la spécialisation dans le domaine de la route deviennent visibles. Ces nouveautés prises en charge progressivement par le ministère des Travaux publics et de la Voirie conduisent à un développement de la réglementation pour les usagers de la route – les habitants, les commerçants et d'autres – mais pas seulement.

---

[808] Marc DESPORTES, *op. cit.*, Conclusion : Le paysage en survol, p. 379-391.
[809] Alain BERTHOZ, « Les illusions dangereuses » dans « Génération vitesse », *Le nouvel Observateur*, hors-série, Paris, mars-avril 2001, p. 50.
[810] Jean-Christophe GAY, « Vitesse et regard : le nouveau rapport de l'homme à l'étendue », *Géographie et Cultures*, n°8, 1993, p. 35.
[811] Jean-Marc OFFNER, « Vitesse et territoire : restructurations géographiques en fonction de l'évolution des moyens de transports » dans *La vitesse : actes des 8es entretiens de la Villette*, Paris, CNDP, 1997, p. 75-83.

Ce nouveau paysage conduit nécessairement à une nouvelle structuration mentale du territoire. On l'a brièvement aperçu avec le débat dans la région de Québec autour de la nécessité de choisir quelle municipalité doit figurer sur les panneaux d'indication de direction. Cela a pour conséquence de repenser le territoire pour les usagers de la route. Savoir conduire une automobile ne signifie pas pour autant que l'on peut rouler derechef. L'automobile est bien plus que l'objet technique. Pour rester dans le domaine du paysage de la vitesse, le conducteur, quel qu'il soit, doit savoir, par exemple, comprendre la signification des symboles apposés sur les panneaux de signalisation, et bien d'autres choses.

TROISIÈME PARTIE.
LA VITESSE IMAGINÉE : LA STRUCTURATION MENTALE DU TERRITOIRE

> « Ce voyage, on le ferait sans doute aujourd'hui en automobile, croyant le rendre ainsi plus agréable. On verra, qu'accompli de cette façon, il serait même en un sens plus vrai puisqu'on y suivrait de plus près, dans une intimité plus étroite, les diverses gradations selon lesquelles change la face de la terre. Mais enfin le plaisir spécifique du voyage n'est pas de pouvoir descendre en route et s'arrêter quand on est fatigué, c'est de rendre la différence entre le départ et l'arrivée non pas aussi insensible, mais aussi profonde qu'on peut, de la ressentir dans sa totalité, intacte, telle qu'elle était en nous quand notre imagination nous portait du lieu où nous vivions jusqu'au cœur d'un lieu désiré, en un bond qui nous semblait moins miraculeux parce qu'il franchissait une distance que parce qu'il unissait deux individualités distinctes de la terre, qu'il nous menait d'un nom à un autre nom, et que schématise (mieux qu'une promenade où, comme on débarque où l'on veut, il n'y a guère plus d'arrivée) l'opération mystérieuse qui s'accomplissait dans ces lieux spéciaux, les gares, lesquels ne font pas presque partie pour ainsi dire de la ville mais contiennent l'essence de sa personnalité de même que sur un écriteau signalétique elles portent son nom[812] ».

La vitesse automobile, en modifiant le territoire, conduit à une nouvelle structuration mentale du paysage. Les conducteurs développent une façon de penser et d'appréhender le territoire. Cela passe par l'élaboration de littératures de l'automobilisme. Deux mouvements sont à l'œuvre : elles organisent mentalement le territoire et elles offrent une image partielle de la réalité.

Ces « littératures automobiles », plurielles et diverses, émanent de différentes sources. L'hétérogénéité des littératures automobiles distingue ce mode des autres modes de transport[813]. Elles regroupent les guides touristiques, les cartes routières, les journaux, les récits de voyage, les essais et les fictions[814].

Lyon constitue d'ailleurs un environnement propice aux voyages et à la mobilité[815]. De multiples associations et clubs émergent : dès 1902, est créé à Lyon, le « syndicat d'initiative de Lyon et de ses environs ». Il publie chaque année « [l]e journal

---

[812] Marcel PROUST, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs (À la recherche du temps perdu)*, Paris, édition NRF, 1918, p. 346.
[813] Les autres modes de transport ne sont pas en reste : Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, p. 10 & p.19.
[814] Hiroya SAKAMOTO, « La genèse des "littératures automobiles" », *La voie du regard*, n°19, 2006-2007, p. 31-42.
[815] Gérard FONTAINES, *La culture du voyage à Lyon de 1820 à 1930*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 2003, p. 10.

mensuel Lyon-Touriste ; un guide de Lyon 120 pages, 60 gravures, tiré à 50 000 exemplaires ; un guide de villégiatures, tiré à 10 000 exemplaires ; un dépliant de tirage irrégulier ; une affiche coloriée ; un guide de Lyon ancien[816] ». Ces institutions encouragent le développement des connaissances et des pratiques nécessaires à l'art du voyage. Dans la région de Québec, le *Quebec Bicycle Club* propose sa brochure touristique intitulée *Canadian Wheelmans Association 14th Annual Meet July 1st-2nd-3rd 1896* qui traite du cyclisme et du tourisme au Québec.

Par le passé, les chercheurs ont porté leur attention vers les romans et les récits de voyage à cause du caractère plus noble de ce genre de littérature par rapport aux publications utilitaires[817]. Dans les études culturelles, deux mises en garde interpellent particulièrement : les transports ne se réduisent pas uniquement à la culture et cette dernière doit être comprise comme un processus[818]. La culture ici évoquée fait partie d'un ensemble plus grand, la vitesse qui doit être comprise comme un système logique et cohérent. Elle ne peut se comprendre dans un cercle fermé : elle évolue avec la technique, l'économie et la société.

Dans le cadre de cette troisième partie, la focale est la littérature produite par les clubs automobiles à savoir la revue du Club[819] et les brochures produites par les pouvoirs publics. Ces deux acteurs sont particulièrement prolixes. Dans un premier temps, nous soulignerons les écrits sur l'automobilisme des clubs automobiles et des pouvoirs publics. Dans un second temps, nous étudierons spécifiquement la normalisation et son évolution au fil des ans.

[816] ADR, Lettre de l'ingénieur en chef du département du Rhône au directeur de l'office national du tourisme (14 mars 1911), 8MP134 Affaires générales, brochures, syndicat d'initiative de Lyon (1910) ; bourse de voyages pour élèves, écoles, industriels (1900-1914), série 8M Commerce et tourisme.
[817] Frédéric MONEYRON & Joël THOMAS (dir.), *Automobile et littérature*, Perpignan, Presses Universitaires de Perpignan, 2005.
[818] Collin DIVALL & Georges REVILL, « Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie » dans Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO, *op. cit.*, p. 57-74.
[819] Voir notre article en collaboration avec Sébastien GARDON, « Le spectacle des transports sur papier : les revues d'un automobile-club comme lieu de l'automobilisme » dans Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO, *op. cit.*, p. 247-258.

Chapitre 5 :
LA VITESSE COUCHÉE SUR PAPIER : LES LITTÉRATURES AUTOMOBILES

> « Est-ce la faute des examens de géographie, des voyages imaginaires ou accomplis : je ne puis contempler un paysage sans le voir en même temps couché sur la carte, déroulé le long de la mappemonde. Souvent, arrivé au bord de la mer, ce n'est pas la plage que je cherche machinalement au premier plan, mais le cartouche et l'échelle[820] ».

De la Première Guerre mondiale jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, la vitesse se retrouve dans les littératures automobiles sous plusieurs formes. Ces littératures produites par différents acteurs sont utiles et nécessaires aux usagers de la route.

La deuxième partie traite de la période d'après 1945 jusqu'au début des années 1960 au cours desquelles s'opère une évolution fondamentale dans les littératures automobiles. Celles-ci sont désormais consacrées pour partie à la sécurité et à la prévention routière.

1945 représente une année charnière : en France, le plan Pons tente d'unifier et de rationaliser l'industrie automobile en cinq ans en s'intéressant spécifiquement aux camions et ses dérivés, aux utilitaires, aux autocars et à l'automobile. Ce plan ignorant la motocyclette entraîne le déclin de cette industrie. Dans la région de Québec, le ministre de la Voirie, Antonio Talbot, instaure un plan de 15 ans visant à l'amélioration du réseau routier québécois.

Emprunter un concept sociologique pour l'appliquer à une étude historique requiert une certaine souplesse que permet la relative nouveauté de cette notion. Dans notre cas, nous empruntons le concept de *motilité*[821] développé par l'école suisse de sociologie de la mobilité et notamment par Vincent Kaufmann[822]. Il s'inspire de la notion de capital développée par Pierre Bourdieu pour l'appliquer au champ de la mobilité. Ses promoteurs le définissent ainsi :

---

[820] Paul MORAND, *Voyages*, Paris, Laffont, 2001, p. 782.
[821] Voir notre communication donnée avec Arnaud PASSALACQUA, « Is Motility an Useful Concept for Historians ? », *T²M Conference*, Berlin, October 7th, 2011.
[822] Manfred BERGMAN, Dominique JOYE & Vincent KAUFMANN, « Motility: Mobility as Capital », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, n° 4, 2004, p. 745-756.

> « la motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. [Nous] considérons que la motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace, soit par exemple les capacités physiques, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de communication existants et leur accessibilité, les connaissances acquises, comme le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. La motilité se compose donc de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets)[823] ».

L'historien Vincent Guigueno a transposé ce concept pour le rendre opératoire avec les sources dont il disposait[824]. À notre tour, nous utilisons ce concept en l'adaptant aux sources consultées. Dans le cadre de notre étude, ce concept nous sera particulièrement utile au vu de l'essor de l'automobilisme, de nouvelles connaissances, pratiques et théoriques, qui émergent et conditionnent chaque conducteur.

Le club automobile comme média de l'automobilisme (1919-1945)

Le club automobile comme producteur de mobilité

Accroître la mobilité

Après leur naissance, les deux clubs se lancent rapidement dans la publication d'une revue à destination de leurs membres. L'ACR publie dès 1902 le *Bulletin de l'Automobile-Club du Rhône,* tandis que le CAQ édite dès 1912 *Motoring Magazine*. Dans les deux cas, il s'agit d'une nécessité indispensable pour rassembler leurs membres et faire prospérer l'automobilisme[825]. Comment sont construits ces magazines ? Quelles informations les membres sont-ils susceptibles d'y trouver ?

Les deux revues regroupent des informations sur les travaux effectués, en cours et projetés de la voirie[826], l'état des routes[827], les différentes possibilités de trajet et la

[823] Christophe JEMELIN & Vincent KAUFMANN, « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? », Communication au Colloque Espaces et sociétés aujourd'hui, la géographie sociale dans les sciences et dans l'action, Rennes. 21-22 octobre 2004, p. 5-6.
[824] Vincent GUIGUENO, « Building a High-Speed Society: France and the Aérotrain, 1962–1974 », *Technology and Culture*, vol. 49, n° 1, janvier 2008, p. 21-40.
[825] Archives du CAA Québec, « Éditorial : Notre nouvelle revue », *Motor Magazine*, mars 1923, p. 1.
[826] ADR, « Les grands travaux de la région lyonnaise », *Revue de l'ACR*, n°2, février 1939, PER 1900-5, p. 53-54.

hiérarchisation des routes[828]. La signalisation apposée par le club québécois y est répertoriée[829], tandis que le club français indique le positionnement de la signalisation dans le département du Rhône[830]. Ces renseignements permettent aux lecteurs et aux automobilistes de prendre conscience du développement de l'infrastructure dont ils dépendent : la route. Ils sont ainsi en mesure de savoir où ils peuvent circuler, où cela est dangereux, où cela est impossible. Les lecteurs-automobilistes ont une vision plus précise en termes de géographie et d'infrastructures économiques tels les garages et les pompes à essence[831].

Les revues tiennent leurs membres au courant de la législation automobile et de ses évolutions. Il y est question de la législation à toutes les échelles politiques, concernant tous les véhicules et tous les usagers de la route confondus[832]. Elles indiquent aussi la législation relative aux accidents automobiles[833], les vitesses autorisées sur les différentes routes[834] et la présence de forces de police s'assurant de l'application des normes[835]. Enfin, on peut y lire les modifications portées aux textes de loi qui s'ajoutent au gré des demandes[836]. Le club indique aussi les normes automobiles ayant cours dans les différentes provinces et les pays voisins[837]. Il les informe de l'évolution de la motorisation dans les autres régions du monde[838], des problèmes

---

[827] Archives du CAA Québec, « Municipalités où il sera fait, d'ici une quinzaine de jours, des arrosages de bitume liquide », *Motor Magazine*, juin 1923, p.16 ; ADR, « La circulation : Vallée du Rhône, l'état des routes d'accès à la ville de Lyon », *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1926, PER 1900-3, p. 41.

[828] ADR, « Les auto-routes », *Revue de l'ACR*, n°10, octobre 1931, PER 1900-4, p. 8-9.

[829] Archives du CAA Québec, « Signe de "danger" et d'indication de routes », *Motor Magazine*, août 1922, p. 6 ; « Les panneaux-réclames », *Service*, mai 1928, p. 17.

[830] ADR, « La signalisation du croisement de Belleville-sur-Saône », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1932, PER 1900-4, p. 239.

[831] ADR, « Où se ravitailler… la nuit ? », *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1931, PER 1900-4, p. 20 ; Archives du CAA Québec, « Liste corrigée de nos stations de gazoline », *Motor Magazine*, mai 1925, p. 3.

[832] Archives du CAA Québec, « Amendements importants à la loi des véhicules à moteur », *Motor Magazine*, janvier 1923, p. 4 ; ADR, « L'automobiliste et les décrets-lois », *Revue de l'ACR*, n°8, août 1935, PER 1900-4, p. 174-175.

[833] Archives du CAA Québec, « Le code criminel et les voitures à moteur », *Motor Magazine*, octobre 1922, p. 3.

[834] Archives du CAA Québec, « Vitesse des autos », *Motor Magazine*, novembre 1922, p. 7 ; « Au sujet de la vitesse des autos », *Motor Magazine*, juillet 1923, p. 4.

[835] Archives du CAA Québec, « Surveillance des routes par les officiers en motocyclettes », *Motor Magazine*, mars-avril 1925, p. 5.

[836] Archives du CAA Québec, « Amendements à la loi des véhicules à moteur », *Service*, décembre 1928, p. 1 ; ADR, « Le code de la route vient de subir d'importantes modifications », *Revue de l'ACR*, n°5, mai 1927, PER 1900-3, p. 26.

[837] Archives du CAA Québec, « New Brunswick's Motor Vehicle Law », *Service*, avril 1929, p. 2-3 ; ADR, « Les accidents de la circulation en Amérique », *Revue de l'ACR*, n°5, juin 1938, PER 1900-5, p. 182.

[838] Archives du CAA Québec, « Quand vous irez en Europe », *Service*, juin 1928, p. 15 & 18 ; ADR, « En musardant le long des côtes de Yougoslavie », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1930, PER 1900-4, p. 16.

rencontrés par les administrations publiques, des solutions qui y sont apportées et des taxes appliquées aux automobilistes[839]. Ces données permettent ainsi aux usagers de connaître la législation relative aux véhicules à moteur lorsqu'ils sont amenés à voyager dans ces contrées : cela les conduits à élargir leur territoire. Les membres du club ont donc le sentiment de former une grande famille réunie par des intérêts communs.

La revue du CAQ, évoluant avec l'automobile et la société, inaugure, en mars 1932, une chronique consacrée aux multiples liens entre le judiciaire et l'automobilisme[840]. La revue entend dé-complexifier les relations entre l'automobilisme et le droit. Ce phénomène s'explique par l'accroissement du parc automobile et l'essor du réseau routier.

Le club tente d'amener ses membres à être de bons conducteurs[841]. Il souhaite que leurs membres respectent les lois[842], se comportent correctement sur la voie publique[843] et soient plus prudents sur la route[844]. Informer les membres sur les causes des accidents est un devoir essentiel ; ils évoquent l'alcool[845], la vitesse[846], les passages à niveau comme lieu d'accident[847], le stationnement sur les routes[848] et la circulation durant l'hiver[849]. L'ACR exploite bien plus les médias que ne le fait le CAQ en ayant recours au film sonore pour faire passer son message relatif à la sécurité routière[850]. Il les informe des différents gestes qui peuvent sauver des vies[851]. En définitive, il souhaite les aider à devenir des automobilistes responsables.

---

[839] Archives du CAA Québec, « Taxation in Canadian Provinces », *Motor Magazine*, novembre 1924, p. 18 ; ADR, « La réglementation automobile à l'étranger », *Revue de l'ACR*, n°12, décembre 1931, PER 1900-4, p. 20-21.
[840] Archives du CAA Québec, « Décisions judiciaires », *Service*, mars 1932, p. 3.
[841] Archives du CAA Québec, « Insensés ou prudents ? », *Motor Magazine*, octobre 1922, p. 2 ; ADR, « Automobilistes, ne fuyez pas », *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1930, PER 1900-4, p. 13-14.
[842] Archives du CAA Québec, « Observez les lois », *Motor Magazine*, février 1923, p. 5.
[843] Archives du CAA Québec, « Veuillez donc toujours !!! », *Motor Magazine*, mars 1923, p. 7 ; « Observez-vous la loi de vitesse ??? », *Motor Magazine*, octobre 1924, p. 1.
[844] Archives du CAA Québec, « Notre campagne contre les accidents », *Motor Magazine*, juillet 1923, p. 13.
[845] Archives du CAA Québec, « Liquor and Automobile are no Friends », *Motor Magazine*, juillet 1924, p. 17.
[846] Archives du CAA Québec, « Vitesse ! », *Motor Magazine*, novembre 1924, p. 13.
[847] Archives du CAA Québec, « Les passages à niveau », *Motor Magazine*, décembre 1924, p. 19.
[848] Archives du CAA Québec, « Le stationnement sur les routes », *Motor Magazine*, octobre 1925, p. 12.
[849] Archives du CAA Québec, « Dangers de la circulation d'hiver », *Service*, décembre 1929, p. 13.
[850] ADR, « Le film sonore sur la Sécurité Routière a été présenté par l'ACR au Cinéma des Jacobins », *Revue de l'ACR*, n°7, juillet 1935, PER 1900-4, p. 163.
[851] Archives du CAA Québec, « Que faire en cas d'accident ? », *Service*, mai 1935, p. 21-23.

Le désir de civiliser les comportements est un élément qui demeure constant dans la politique du Club. La revue permet aux lecteurs et aux automobilistes d'acquérir des connaissances théoriques indispensables à la pratique automobile. Elle ouvre sur le territoire en y développant une certaine normalisation et une nouvelle façon de penser la relation des individus au territoire. Le club entend construire une « république de conducteurs[852] » en encourageant les automobilistes à respecter le système structuré.

Aider quelques automobilistes ou aider l'automobilisme

Chacun des clubs étudiés possède une caractéristique propre qu'il promeut durant une grande partie de la période définie.

Installer l'automobilisme sur le podium sociétal : l'ACR et les courses automobiles

L'ACR pense un service similaire à celui proposé par le CAQ dès 1930. Il s'agit d'un service de dépannage et non de remorquage[853] – le club offre un soutien technique immédiat aux automobilistes en difficulté sur le bord de la route, plutôt que de les conduire à un garage. Inauguré en janvier 1931, il s'adresse à tous les automobilistes et non uniquement aux membres du club comme c'est le cas avec le CAQ[854]. Cela s'explique par le nombre plus faible de véhicules à moteur en circulation comparativement à la région de Québec. Le service de dépannage se déploie progressivement puisqu'en 1935, l'ACR et la Chambre nationale du Commerce de l'Automobile (CNCA) créent la carte de dépannage[855]. Le service de dépannage de l'ACR n'a pas la même envergure que le service de remorquage québécois. Il ne connaît pas la même popularité chez les automobilistes et le même engagement de la part de l'ACR que son homologue québécois. Le remorquage se poursuit dans la région de Québec, car il vise une minorité d'automobilistes, il représente une réponse partielle

[852] Cotten SEILER, *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, Chicago, University Press of Chicago, 2008.
[853] ADR, « Réunion du Comité du 3 décembre 1930 », *Revue de l'ACR*, décembre 1930, PER 1900-4, p. 28.
[854] ADR, « Notre service de dépannage », *Revue de l'ACR*, janvier 1931, PER 1900-4, p. 27 « Nous ne pouvons que féliciter l'A. C. du Rhône pour sa belle initiative et souhaiter que ses mécaniciens travaillent le moins possible ».
[855] ADR, « Carte de dépannage », *Revue de l'ACR*, juin 1935, PER 1900-4, p. 144, « Pour l'utiliser, il suffit de remplir le questionnaire et de remettre ladite carte au premier automobiliste qui passe se rendant à Lyon. Celui-ci en bon confrère, se chargera de la commission très simple qui consiste à remettre cette carte à l'un des grands garages situés aux entrées de Lyon et indiqués au dos de la carte ».

pour lutter contre le climat hivernal ; deux éléments qui n'apparaissent pas dans le Rhône. Cela explique le caractère secondaire de cette activité au sein de l'ACR.

L'ACR s'engage de manière continue dans l'élaboration et de la promotion de courses automobiles dans le département et les territoires environnants. Entre 1896 et 1914, nous avons recensé environ 43 courses automobiles ; seules 14 ne sont pas du fait de l'ACR. Entre 1924 et 1961, on dénombre environ 46 courses automobiles, soit un peu plus d'une course par année. Il s'agit d'une moyenne forte.

L'ACR s'implique de manières variées dans le monde de la course automobile. Organisée chaque année sous le patronage du Club du Rhône, la course de côte de Limonest est une épreuve ayant lieu autour d'avril-mai[856]. S'alliant avec le Motocycle-Club du Rhône, l'ACR inaugure le kilomètre départ lancé à Anse ouvert aux automobiles, aux motos, aux sidecars et aux cyclecars[857]. Il continue d'entretenir les liens avec le Motocycle-club comme l'illustre la 11e course annuelle de Côte de Limonest en mai 1923[858]. En 1929 et en 1930, l'ACR organise le Grand Prix de Lyon sur le circuit de Quincieux[859].

La candidature de Lyon n'ayant pas été retenue pour accueillir le Grand Prix de l'ACF en 1923[860], la ville, avec l'aide de la Commission sportive de l'ACR, l'accueille l'année suivante ainsi que le Grand Prix d'Europe. De renommée nationale et internationale, ces courses attirent des sportifs à l'échelle de la France et du monde. Pour les deux événements, l'ACR apporte son soutien d'organisateur à l'ACF : il se charge sur place de mobiliser les acteurs que sont les préfets, les gendarmes et la presse, et les partenaires composés des garagistes, des mécaniciens qui doivent donner vie à la course automobile[861].

[856] BML, « La course de côte de Limonest », *La vie lyonnaise*, 30 avril 1921, n°51, 950959, p. 17.
[857] BML, « Le kilomètre, départ lancé, à Anse », *La vie lyonnaise*, 1er juillet 1922, n°94, 950959, p. 8-9.
[858] BML, « La 11e course de côte de Limonest », *La vie lyonnaise*, 10 février 1923, n°126, 950959, p. 8.
[859] ADR, « Le Grand Prix automobile de Lyon : circuit de Quincieux », *Revue de l'ACR*, mars 1929, PER 1900-3, p. 23-24.
[860] BML, « Nous n'aurons pas le Grand-Prix de l'ACF à Lyon », *La vie lyonnaise*, 9 décembre 1922, 950959, p. 7.
[861] ADR, « Du pain sur la planche pour les Clubs Automobiles », *Revue de l'ACR*, avril-mai-juin 1943, PER 1900-5, p. 52.

Le club informe ses membres des courses qui traversent son département. En 1923, l'ACR accueille les automobilistes lors de leur halte à Lyon pour la course Paris-Nice organisée par l'Automobile-Club de Nice[862]. Le Tour de France automobile, ressuscité par le journal *L'Auto* et le Motocycle-Club de France, fait un passage par Lyon[863]. C'est aussi le cas du X^e^ rallye automobile annuel de Monte-Carlo qui passe par Lyon le 20 et 21 janvier 1931[864]. Le club participe à l'organisation du Critérium de Paris-Nice qui traverse Lyon le 15 mars et orchestre le concours d'élégance automobile de Charbonnières couplé avec le Grand Prix de Lyon[865]. Le 5^e^ rallye des carburants nationaux traversant Lyon au mois de juillet est l'occasion de démonstrations variées par les concurrents et des voyages dans la région. Une sorte d'émulation sportive et publicitaire entoure donc cet événement national au caractère annuel[866].

L'association ne se contente pas des courses automobiles sur le territoire du département du Rhône, elle s'implique aussi dans des courses automobiles dans d'autres départements. C'est le cas du rallye automobile de Vals se déroulant le 28 juin 1931 en partenariat avec l'AC de l'Ardèche et de la course de côte à La Biolle le 13 juillet 1931. La région Rhône-Alpes bénéficiant de richesses en termes de relief, l'ACR, avec le concours de l'AC Vauclusien et la Fédération nationale des Automobiles Clubs de France (FNCAF), organisent la course du Mont-Ventoux le 4 septembre 1932.

Différentes associations profitent également des richesses géographiques du département du Rhône pour proposer aux sportifs automobilistes des parcours ardus comme c'est le cas avec le passage du XII^e^ rallye monégasque à Lyon en février 1933[867]. De son côté, le club rhodanien propose un rallye à La Bauche-les-Bains le 2 juillet 1933 et deux semaines plus tard un rallye dans les Alpes françaises organisé par l'Automobile-Club Marseille et Provence (ACMP) et l'ACR : cette dernière activité se

[862] BML, « Les grandes épreuves automobiles », *La vie lyonnaise*, 17 février 1923, n°127, 950959, p. 14.
[863] BML, « Le Tour de France Automobile », *La vie lyonnaise*, 5 mai 1923, n°138, 950959, p. 8.
[864] ADR, « Le passage à Lyon du XI^e^ Rallye de Monte-Carlo », *Revue de l'ACR*, janvier 1932, PER 1900-4, p. 13-15.
[865] ADR, « Le rallye et le concours d'élégance de l'ACR », *Revue de l'ACR*, mars 1935, PER 1900-4, p. 53.
[866] ADR, « Le rallye des carburants nationaux 1935 », *Revue de l'ACR*, juillet 1935, PER 1900-4, p. 160-162.
[867] ADR, « Le passage à Lyon du XII^e^ Rallye monégasque », *Revue de l'ACR*, janvier 1933, PER 1900-4, p. 43-44.

répète l'année suivante[868]. En 1935, le club organise avec l'AC du Mont Blanc le rallye Lyon-Chamonix qui est réédité en 1936, 1937, 1938[869].

Les activités sportives organisées peuvent avoir pour objectif de souligner un événement annexe. Le rallye-ballon de l'ACR s'inscrit dans l'inauguration de l'aérodrome de Villefranche-sur-Saône le 2 juin 1935. Il profite aussi des nouvelles routes reliant le Mont-Thou pour organiser le rallye du Mont-Thou en novembre 1937[870]. La déclaration de guerre de la France à l'Allemagne en septembre 1939 et le temps de guerre obligent le club à s'effacer de la scène sportive.

L'élaboration de ces différentes courses relève de plusieurs intérêts pour l'ACR. Tout d'abord, elles ont pour but de promouvoir l'automobilisme. Ensuite, elles représentent un cadre propice à l'amélioration technique des véhicules à moteur[871]. De plus, « la course participe à un « imaginaire de l'automobile[872] ». Enfin, elles mettent en contact les associations avec différents partenaires que sont les préfets, la police, les gendarmes, et les maires des communes. L'influence de l'association s'accroît en conséquence.

Surmonter les difficultés techniques de quelques-uns : le service de remorquage du CAQ

La caractéristique principale du CAQ est son service de remorquage, intitulé *Emergency Road Service*, qu'il lance dès 1922. Le service de remorquage aide uniquement les membres du club en difficultés dans les limites de la province – les usagers accidentés sont exclus du fait des potentiels litiges avec les forces de l'ordre. Jusqu'à l'ouverture des chemins d'hiver en 1928-1929, il est assuré du printemps à l'automne. Les dialogues entre les clubs d'automobilistes pour établir la réciprocité à une échelle interprovinciale n'ont pas abouti du fait du caractère régional des clubs automobiles[873]. Il s'appuie sur un partenariat entre le Club et les garages de la région.

[868] ADR, « Le Rallye des Alpes françaises se disputera du 13 au 16 juillet prochain », *Revue de l'ACR*, juin 1933, PER 1900-4, p. 162 & « Le Rallye de la Bauche-les-Bains du dimanche 2 juillet et la sortie collective de l'ACR », p. 163-164.
[869] ADR, « IV[e] Rallye Lyon-Chamonix », *Revue de l'ACR*, février 1938, PER 1900-5, p. 59-61.
[870] ADR, « Rallye du Mont-Thou », *Revue de l'ACR*, novembre 1937, PER 1900-5, p. 143.
[871] ADR, « Chronique du mois », *Revue de l'ACR*, juin 1932, PER 1900-4, p. 117.
[872] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 1, p. 337.
[873] Archives du CAA Québec, « Remorquage réciproque entre clubs », *Motor Magazine*, octobre 1924, p. 20.

Le contrat passé avec ces garages, d'une durée d'un an environ et parfois reconductible, fonctionne ainsi :

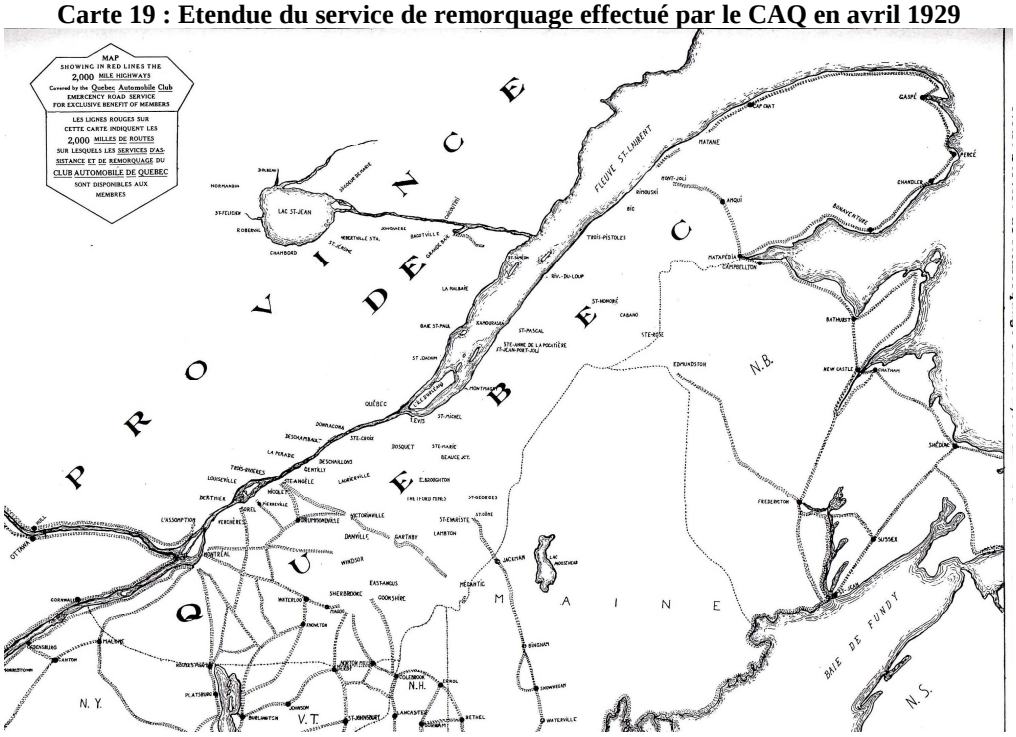
> « […] ces garagistes s'engagent, sous leur signature, à aller chercher dans un rayon fixé d'avance, les voitures des membres du Club auxquels une malchance survient. Si en une demi-heure ou moins le garagiste est capable de trouver le trouble ou de réparer l'avarie, le membre n'a qu'à continuer son chemin après avoir signé, à son tour, les papiers nécessaires. Au contraire si l'accident est grave le garagiste remorquera jusqu'à son garage l'auto du membre et ce sans aucune charge. Dès que l'auto du membre sera rendue au garage le propriétaire du dit garage est autorisé à faire une charge raisonnable pour les réparations qu'il pourrait effectuer. D'autre part, si le membre aime mieux faire réparer sa voiture ailleurs il en a la liberté. Il devra cependant payer pour les frais de remorquage additionnels[874] ».

Ce service est nécessaire du fait de la faiblesse technique des véhicules et de l'état pitoyable du réseau routier qui endommage ces derniers[875] – problèmes mécaniques, crevaisons ou pannes d'essence. Le service est populaire et même trop populaire, puisque certains en abusent[876].

En 1923, le remorquage est "gratuit" dans un rayon de 40 km autour de Québec ; il s'étend progressivement autour de la région de Québec. Entre le 15 avril et le 1er novembre 1925, le remorquage est utilisé 234 fois : soit en moyenne plus d'une intervention par jour ! En 1928, le service opère dans la région de Lévis et au Lac Saint-Jean, sur la route de Québec-Montréal, celle de Québec-St-Siméon, celle de Lévis-Jackman, la route de Beauce Jonction-Sherbrooke, celle de Beauceville-Sherbrooke, celle de Lévis-Sherbrooke et la route Lévis-Rimouski[877]. Entre avril et décembre 1928, le service aide 473 véhicules soit 1,5 intervention par jour en moyenne. La carte ci-dessous illustre l'étendue du service, soit 1 900 km, qui est bien plus développé au sud de la région de Québec du fait de la densité de population et de l'état du réseau routier plutôt qu'au nord de la cité de Québec. En 1929, les membres peuvent bénéficier du remorquage qu'ils soient à Trois-Rivières, Shawinigan et Grand-Mère distants de la cité de Québec de 130 km, 165 km et 134 km environ.

[874] Archives du CAA Québec, « Liste des garages officiels du Club Automobile de Québec », *Service*, mars 1928, p. 5.
[875] Archives du CAA Québec, « Notre service de remorquage », *Motor Magazine*, novembre 1925, p. 3.
[876] Archives du CAA Québec, « Si on abuse du remorquage… », *Motor Magazine*, juillet 1924, p. 11.
[877] Archives du CAA Québec, « Service de remorquage sur la Route Lévis-St-Lambert », *Service*, novembre 1928, p. 12.

Carte 19 : Etendue du service de remorquage effectué par le CAQ en avril 1929



Source : Archives du CAA Québec, *Service*, avril 1929, avant-dernière page.

Tableau 14 : Sommes dépensées par le service de remorqueuse et nombre d'appels selon les routes, 1928-1932

	1928-29	1929-30	1930-31	1931-32	nombre d'appels
ville de Québec	1963,90$	2313,45$	2454,24$	2300,50$	1145
Banlieue de Québec	1023,38	736,75	995,89	1486,63	228
Lévis et Banlieue	59,1	90,1	166,4	151,9	57
Route Québec-Montréal, 2	334,86	231,83	366,78	416,1	59
Route Lévis-Mt Joli 25	361,5	453,1	397,35	385,9	80
Route Lévis-St Lambert 3	0	99,65	63,05	82,15	13
Route Lévis-Sherbrooke 5	26,7	72,35	38,95	24	5
Route Québec-St Siméon 15	219,8	264,85	306,15	385,1	66
Route Lévis-Jackman 23	31	63,1	128,65	132,3	20
Route Lac Saint-Jean	0	367,43	198,35	193,6	35
Route Beauceville-Sherbrooke	0	0	2,1	2,9	2
Route Gaspé	0	0	76,5	60,85	9
Route Valley Jct-Sherbrooke	11,65	2,1	0	21	2
Route Riv. Du Loup-Ste Flavie				4,9	1

Source : Archives du CAA Québec, « 1 772 remorquages », *Service*, avril 1932, p. 2.

Au regard du tableau 14, deux routes se singularisent de la région de Québec : les routes liant Lévis à Mont-Joli et Québec à Saint-Siméon. Sans doute peut-on y voir ici le cas du réseau routier encore insatisfaisant et l'attrait des richesses touristiques au

nord de la Province. L'ouverture des chemins d'hiver entraîne la hausse d'utilisation des remorqueuses. Ainsi, en 1933, près de 40% des appels requérant la remorqueuse trouvent leur cause dans les conditions hivernales rudes[878].

En 1929, 60% des appels proviennent de la cité de Québec, 18% de la banlieue de Québec et 1,5% de Lévis et de sa banlieue[879]. Ces statistiques révèlent une sorte de paradoxe puisque le CAQ étend son service à toute la province, alors que la majorité des interventions se localisent dans la sphère urbaine et périurbaine de Québec. Quelles peuvent être les motivations du CAQ pour étendre ce service qui impose des frais élevés ? Le Club compte sur le développement progressif du réseau routier, la démocratisation de la possession automobile et la publicité qu'il peut tirer de ce service. Entre avril et décembre 1929, 92 dépanneuses ont parcouru 14 000 km pour secourir 654 membres, soit plus de 2 interventions par jour en moyenne[880]. Les appels téléphoniques sont majoritairement issus de la région de Québec, mais des demandes plus éloignées apparaissent dans le comté de Dorchester[881], les districts de Chicoutimi et du Lac Saint-Jean[882]. En avril 1931, le club s'entoure de 150 automobiles de remorquage qui parcourent plus de 18 000 km entre avril 1930 et mars 1931 répondant ainsi à 1 635 appels[883]. Le service d'assistance est particulièrement coûteux, pourtant le club continue de le développer, même quand il n'y a pas de garages sur certaines routes[884]. Le service de remorquage prouve son utilité tous les ans : la remorqueuse va de plus en plus loin, le nombre d'appels et le nombre de personnes augmentent[885].

Le service de remorquage évolue constamment[886]. Les membres peuvent faire appel au service de remorquage à l'intérieur de la ville de Québec jour et nuit durant

[878] Archives du CAA Québec, « Winter Weather Causes Several Calls to the Club's Emergency Service », *Service*, mai 1934, p. 3.
[879] Archives du CAA Québec, « Quelques chiffres sur le service de remorquage », *Service*, janvier-février 1929, p. 65.
[880] Archives du CAA Québec, « Notes intéressantes sur le service de remorquage du club Automobile de Québec », *Service*, février 1930, p. 69.
[881] Archives du CAA Québec, « Nouvelle station de service du CAQ », *Service*, mars 1931, p. 1.
[882] Archives du CAA Québec, « Notre service d'assistance sur les routes », *Service*, avril 1931, p. 17.
[883] Archives du CAA Québec, « Club's 150 Towing Cars have been kept busy during last year », *Service*, avril 1931, p. 3.
[884] Archives du CAA Québec, « Autre extension à notre service de remorquage », *Service*, mars 1932, p. 14.
[885] Archives du CAA Québec, « 1556 appels », *Service*, mars 1932, p. 17.
[886] Archives du CAA Québec, « Nouveaux avantages procurés par le service de remorquage du Club automobile », *Service*, mai 1935, p. 3&5.

365 jours, excepté lorsqu'il s'agit d'une panne d'essence ou de l'éclatement de pneu[887]. En 1928, il n'intervient que sur les grandes routes et l'automobiliste doit nécessairement faire appel au garage le plus proche[888]. À partir de 1935, les membres ont la liberté de se faire secourir par n'importe qui et le CAQ le rembourse sous certaines conditions[889]. Il s'agit d'un changement radical qui s'insère dans la ligne de développement national et international du Club[890]. La mobilité des membres du CAQ n'est plus réduite à la province de Québec, mais au continent nord-américain. Les statistiques de 1940 nuancent cette idée puisqu'on ne trouve que deux membres ayant requis les besoins d'une remorqueuse aux États-Unis[891]. Du fait de l'irruption de la Seconde Guerre mondiale, il se voit réduit[892].

Les deux clubs sélectionnés s'insèrent chacun dans leur ligne de conduite pour différentes raisons. L'ACR souhaite promouvoir l'automobilisme à travers l'organisation d'événements sportifs ; il y a en cela une visée plus large que le seul public riche et aisé. On perçoit chez l'ACR le désir de voir l'automobile évoluer quantitativement vers le haut. Le CAQ propose son service de dépannage en raison des conditions climatiques et de l'état des routes qui réduisent l'utilisation de l'automobile et peut influencer l'achat ou non d'un véhicule. Le CAQ s'attache donc à assister durant cette première période quelques privilégiés aisés.
Les deux clubs ont plusieurs atouts. L'un d'entre eux étant la constitution de centre majeur relatif à l'automobilisme dans chacun des territoires concernés.

Une agora pour automobilistes

L'ACR et le CAQ se constituent en centre d'informations pour aider leurs membres et les touristes automobiles.

[887] Archives du CAA Québec, « Service de secours et de remorquage », *Service*, avril 1928, p. 6.
[888] Archives du CAA Québec, « Les règlements du service de remorquage », *Service*, mars 1928, p. 19.
[889] Archives du CAA Québec, « Changements dans l'organisation du « service de remorquage » du Club », *Service*, août 1935, p. 7.
[890] Archives du CAA Québec, « Les nouvelles conditions du service d'assistance et de remorquage du Club Automobile de Québec », *Service*, mars 1936, p. 3.
[891] Archives du CAA Québec, « Quelques détails sur le service d'assistance et de remorquage du Club », *Autoclub*, mars 1941, p. 17.
[892] Archives du CAA Québec, « Service de remorquage », *Autoclub*, février 1942, p. 18.

Le rôle de la revue

La revue du club automobile sert de support aux différents membres pour échanger des informations[893]. Des conseils sont prodigués pour les nouveaux propriétaires d'automobile : comment entretenir son véhicule, comment l'optimiser ou comment se conduire sur la route[894]. Ils ont la possibilité de communiquer entre eux, de poser des questions aux différents comités du club et de faire entendre leur voix sur les sujets touchant à l'automobilisme[895]. La revue est un espace ouvert à tous pour qui désire obtenir des renseignements[896]. Le club, par l'entremise de sa revue, apporte à ses membres des informations qui leur permettent de se déplacer plus aisément.

Une section de la revue du CAQ est dédiée aux conseils liés à la technique automobile dès 1924[897]. Celle-ci, tout au long de la période, permet aux usagers d'acquérir des connaissances quant au fonctionnement et à l'entretien de leur véhicule. Cette section est complétée par une autre dédiée aux échanges entre le comité du Club et les membres des clubs automobiles[898]. La revue du CAQ est donc bien plus spécialisée sur l'aspect technique de l'automobile que ne l'est la revue de l'ACR. On peut y voir l'explication du développement rapide du parc automobile québécois comparativement au parc français : très tôt, les automobilistes québécois doivent savoir manier une automobile.

Un service touristique en retrait à l'ACR

L'ACR accueille les automobilistes dans ses locaux composés d'une salle de réunion, d'un salon de lecture et d'une bibliothèque. La bibliothèque rassemble des revues, des périodiques divers et des romans littéraires[899]. Le service aux touristes à travers la commission de tourisme est moins développé du fait de la présence d'une

[893] Archives du CAA Québec, « Le chez-nous de l'automobilisme », *Motor Magazine*, décembre 1922, p. 6.
[894] Archives du CAA Québec, « Soins pratiques à donner à l'automobile », *Motor Magazine*, juillet 1923, p. 13.
[895] Archives du CAA Québec, « Ce que les membres pensent des services du Club », *Service*, novembre 1928, p. 3 ; ADR, « Courrier de l'ACR et informations touristiques : l'état des routes », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1930, PER 1900-4, p. 17.
[896] Archives du CAA Québec, *Motor Magazine*, septembre 1923, p. 17 ; ADR, « Bulletin de l'Automobile-Club du Rhône », *Revue de l'ACR*, n°2, janvier 1903, PER 1900-1, p. 4.
[897] Archives du CAA Québec, « Les conseils du vieux routier », *Motor Magazine*, janvier 1924, p. 6 ; « Petits conseils », *Service*, novembre 1929, p. 13.
[898] Archives du CAA Québec, « Notre service de renseignements », *Service*, décembre 1931, p. 22-24.
[899] ADR, « Nos services sont à votre service », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1938, PER 1900-5, p. 402 ; BML, « Nouveaux achats de la bibliothèque », *Carnets de l'ACR*, janvier 1952, 950957.

section du TCF possédant un représentant à Lyon dès 1900 et par le Syndicat d'initiative créé en 1902[900]. Ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale, sous la pression des membres du Club, qu'est créé un bureau des voyages[901]. Le relatif essor du tourisme automobile au sein de l'ACR s'explique par le faible développement de l'automobilisme et l'effectif de l'ACR.

Un centre d'information québécois à destination des touristes

Dès septembre 1923, le CAQ possède un office de tourisme en centre-ville : il participe officiellement à l'élaboration du tourisme dans la région de Québec[902]. Le bureau du CAQ est ouvert durant l'été de huit heures à 23 heures. Par la suite, le bureau est ouvert toute l'année, mais c'est durant l'été qu'il est le plus actif. Pour la période du 15 mai au 31 octobre 1924, « […] le bureau d'information de Québec a répondu à au-delà de [40 km] demandes d'information verbale, dix mille par écrit et un nombre incalculable d'appels par téléphone[903] ». Ces informations font référence aux activités touristiques – la chasse et la pêche – et aux infrastructures automobiles – l'état de la route et les accommodations. Ces renseignements se retrouvent en grande partie dans la littérature publiée par le club. Le CAQ met à disposition de ces membres une salle de lecture où ces derniers peuvent ainsi consulter « […] des revues canadiennes, américaines et françaises traitant de différentes questions intéressant les automobilistes[904] ».

En leur fournissant des renseignements et en donnant des conseils, les clubs automobiles favorisent la mobilité des individus et en particulier celle de leurs membres. Ils sont aussi responsables de l'essor du tourisme automobile.

[900] Sébastien GARDON, « Gouverner la circulation urbaine… », *op. cit.*, p. 83.
[901] Sébastien GARDON, « Gouverner la circulation urbaine… », *op. cit.*, p. 92-93.
[902] Archives du CAA Québec, « Initiative qui doit être encouragée », *Motor Magazine*, septembre 1923, p. 17.
[903] « Bureau d'information du Club Automobile de Québec », *Le Soleil*, 15 novembre 1924, p. 13.
[904] Archives du CAA Québec, *Motoring*, juin 1923, p. 16.

> « C'est si invitant, n'est-ce pas, avec ces élégantes, rapides et confortables voitures de partir, de filer, pendant des jours et des jours vers quelque beau coin de la terre dont on vous a dit que c'était presque le Paradis terrestre. Avec une automobile, n'est-on pas tout près de partout ? […] Ah ! si seulement vous eussiez pû avoir un guide sûr ![905] »

Entre littérature et voyages touristiques

Les littératures de voyage sont particulièrement importantes, car elles transportent littéralement les lecteurs vers de nouveaux paysages et territoires. Des membres de l'ACR font part de leur voyage en Espagne[906] et en Angleterre[907]. On peut citer l'article détaillant les Rocheuses canadiennes qui permet aux Québécois d'avoir un aperçu des paysages de l'Ouest canadien[908]. Ces récits de voyage témoignent de ce qui tient à cœur aux automobilistes de l'époque : les nouveaux paysages, les nouvelles routes, la manière dont on se déplace et les éléments pratiques tels que l'hôtellerie, le poste d'essence qui sont indispensables au bon déroulement du voyage. Ils fournissent un cadre géographique et imaginaire aux lecteurs susceptibles de prendre la route.

Les sorties de l'ACR

Des articles décrivent les nouvelles routes à la circulation automobile et touristique[909]. Ces suggestions récurrentes de promenade du mois informent les automobilistes-membres des parcours et des destinations touristiques accessibles en automobile. L'ACR encourage ses membres à profiter des différentes richesses géographiques et culturelles au sein du département et plus largement de la région Rhône-Alpes : on peut citer en exemple les Alpes où la pratique du ski s'est développée[910].

[905] Archives du CAA Québec, « Un bon guide », *Service*, avril 1931, p. 24.
[906] Archives du CAA Québec, « Un voyage de 18 jours en Espagne », *Revue de l'ACR*, n°8, août 1933, PER 1900-4, p. 209 et suivantes.
[907] ADR, « Une excursion à Windsor », *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1934, PER 1900-4, p. 78-81.
[908] Archives du CAA Québec, « New Canadian Rockies Circle Tour », *Service*, mai 1928, p. 11 & 21.
[909] ADR, « Promenade du mois : une nouvelle route en Chartreuse », *Revue de l'ACR*, n°9, septembre 1932, PER 1900-4, p. 192-193.
[910] ADR, « En automobile à travers les Alpes », *Revue de l'ACR*, n°7, juillet 1935, PER 1900-4, p. 156-157.

Les récits de voyage peu présents

En 1931, la revue republie un récit de voyage d'un automobiliste québécois entre Québec et New York en cinq jours en 1912[911]. L'auteur présente les villes traversées, les temps de parcours, les réactions techniques de l'automobile durant le voyage et ses « impressions de route[912] ». L'article met en regard deux époques quant à l'évolution technique de l'automobile, à l'amélioration du réseau routier et à la mentalité des automobilistes. Par la suite, l'intérêt des récits de voyage, renouvelé par le comité éditorial de la revue du CAQ, suscite peu de réactions[913]. Pourtant, un article se rapproche du récit de voyage en automobile. Il s'agit d'une description précise des différents réseaux de routes reliant les États-Unis et le Canada. Le but de cet article est de situer les différents points de contact entre les deux pays nord-américains de manière à encourager les relations automobilisées[914]. Il y a une réelle volonté de détailler les parcours de la région de Québec. Les articles font état de l'histoire du lieu, décrivent ses paysages, ses atouts touristiques ouverts à la visite, ses richesses faunistiques et floristiques, ses activités agricoles, commerciales et industrielles et on peut y lire une description des différentes municipalités offrant un intérêt touristique[915].

L'essor du tourisme par la revue du club

Dans le Rhône, les déplacements sont encouragés vers l'Italie avec la création de la carte Tessera qui permet aux membres d'un club automobile de visiter le pays pour cinq jours en ne payant que 20 lires de droits de douane[916]. Des deux côtés de l'Atlantique, les clubs rappellent à leurs membres le passé historique de la région[917]. Les membres de l'ACR obtiennent des informations touristiques[918] et le club décompose le trajet Paris-Lyon-Menton en indiquant pour les différentes municipalités traversées : les infrastructures, comme les garages, les restaurants et les auberges. Cette volonté de

[911] Archives du CAA Québec, « De Québec à New-York en automobile en 1912 », *Service*, juin 1931, p. 4.
[912] M. Proust, *loc. cit.*
[913] Archives du CAA Québec, « Vos récits de voyage », *Service*, juin 1931, p. 12.
[914] Archives du CAA Québec, « Motoring in Canada », *Service*, septembre 1935, p. 10-12.
[915] Archives du CAA Québec, « Québec et ses alentours : promenades historiques autours de Québec », *Motor Magazine*, août 1923, p. 4-7.
[916] ADR, « Un beau geste du gouvernement italien à l'égard des touristes français », *Revue de l'ACR*, mars 1932, PER 1900-4, p. 50.
[917] Archives du CAA Québec, « Historic Landmarcks and Buildings Often Mentioned in our civic Annals », *Motor Magazine*, septembre 1924, p. 7; ADR, « Richesses d'art du département du Rhône », *Revue de l'ACR*, n°3, juillet-août-septembre 1942, PER 1900-5, p. 79-85.
[918] ADR, « Petites informations touristiques », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1932, PER 1900-4, p. 238.

cartographier le territoire amène à une structuration plus forte de l'espace. Les infrastructures automobiles deviennent progressivement des points de repère, des balises, des phares. Pour plus de facilité, le CAQ fournit gratuitement à ses membres des cartes routières[919]. De la même manière, l'ACR engage un projet similaire en souhaitant voir publier une cartographie de Lyon[920]. Le CAQ publie des informations pratiques destinées à encourager le tourisme : il évoque le prix des différents péages et traversiers dans la province de Québec[921], l'hôtellerie rurale, les garages affiliés[922] et les infrastructures hôtelières[923]. Il propose divers itinéraires tels que Québec-Montréal[924], Québec-Lac-Saint-Joseph[925], Lévis-Jackman[926] et bien d'autres lieux[927]. L'aire géographique accessible aux touristes automobiles s'accroît. Dans les années 1930, les Québécois se rendent au Mexique avec *the Pan-American Highway*[928].

En insérant des photographies de paysages touristiques, le club entend encourager l'automobilisme en frappant les imaginaires par des éléments concrets. Pour les automobilistes du Rhône, les églises romanes du Cluny[929] et le Jura[930] sont illustrés pour susciter l'exotisme et le goût du voyage. On peut citer le cas du tourisme automobile dans le parc national à Banff en Colombie-Britannique[931], de Gaspé[932] au Québec. Les photographies se multiplient après 1935. Celles-ci montrent de grands paysages, des vues depuis la route et à proximité de la route. La revue présente parfois des dessins qui ont pour objectif de synthétiser l'essence de la région de Québec : le pont de Québec, l'allusion à l'histoire de la région avec les canons et les activités récréatives telle la pêche[933].

---

[919] Archives du CAA Québec, « Cartes routières », *Motor Magazine*, octobre 1924, p. 1.
[920] ADR, « Le dépliant de Lyon », *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1933, PER 1900-4, p. 169.
[921] Archives du CAA Québec, « List of toll bridges and ferries in the province of Quebec, and their rates », *Service*, septembre 1932, p. 2-5 & 22.
[922] Archives du CAA Québec, « Liste des garages officiels – et des – stations de gazoline pour 1935 », *Service*, mai 1935, p. 15-20.
[923] Archives du CAA Québec, « Villégiature », *Service*, janvier 1933, p. 5.
[924] Archives du CAA Québec, « Québec à Montréal », *Motor Magazine*, août 1922, p. 3.
[925] Archives du CAA Québec, « Québec au Lac-St-Joseph », *Motor Magazine*, août 1922, p. 3.
[926] Archives du CAA Québec, « Lévis Jackman, Lake Parlin », *Motor Magazine*, juin 1925, p. 4.
[927] Archives du CAA Québec, « Le tour de la Gaspésie », *Service*, juillet 1929, p. 9.
[928] Archives du CAA Québec, « Mexican Road is Scenic : mountains make trip difficult », *Service*, janvier 1936, p. 2-3.
[929] ADR, « Le circuit des églises romanes de la région de Cluny », *Revue de l'ACR*, n°8, août 1939, PER 1900-5, p. 292-294.
[930] ADR, « Le Jura », *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1938, PER 1900-5, p. 105.
[931] Archives du CAA Québec, « Les plaisirs de l'auto », *Service*, février-mars 1935, p. 45.
[932] Archives du CAA Québec, « Percé, en Gaspésie offre une variété de panorama que la photographie est impuissante à reproduire dans toute leur splendeur », *Service*, février 1936, p. 7.
[933] Archives du CAA Québec, *Service*, mars 1936.

Tous ces éléments participent de la structuration mentale de l'espace par la vitesse. En lisant ces pages, le lecteur acquiert une vision plus fine du territoire au-delà de sa région et de son pays. Cette connaissance est formulée en kilomètre et en temps de déplacement en automobile. La revue permet une nouvelle visualisation de l'espace et du temps qui est lisible dans les guides touristiques. À l'inverse du voyage en chemin de fer où l'usager se laisse conduire et n'a que peu d'emprise sur le territoire, la vitesse automobile oblige à embrasser le territoire.

L'essor d'un type de littérature automobile : les guides touristiques

La diversité des guides de l'ACR

Dans le Rhône, la publication des guides touristiques par l'ACR commence dès 1914. L'ouvrage de 1934 représente la neuvième édition du guide touristique. Il indique les différentes manières de sortir de Lyon puis évoque les régions environnantes et leurs richesses. À cela s'ajoutent quelques parcours détaillant le sud de la France et la Corse. Le guide touristique de l'ACR entend promouvoir la région sud-est et les déplacements automobiles ailleurs qu'à Lyon[934]. Pour une raison de coût financier, le Guide touristique n'est pas réédité toutes les années[935]. L'ACR publie aussi un carnet gastronomique au début des années 1930. Construit par les membres pour les membres, il relate la géographie des bonnes tables dans un rayon de 60 km autour de la ville de Lyon[936]. Les membres signalent les restaurants qu'ils ont visités en indiquant leur adresse et leur opinion au sujet de la cuisine et des prix qui y sont pratiqués[937]. À une échelle moindre, le carnet rappelle le guide gastronomique produit par Michelin dès l'après Première Guerre mondiale.

Ces deux publications montrent d'une part que le club français croît en la littérature comme média pour diffuser les connaissances de l'automobilisme. D'autre part, le carnet gastronomique complète la structuration mentale du paysage en informant les membres des restaurants de la région. Par la lecture, l'automobiliste touche à la géographie du paysage de la vitesse. Progressivement, les conducteurs s'éloignent des

[934] AUTOMOBILE-CLUB DU RHONE, *Guide touristique*, Lyon, Noirclerc & Pénétrier, 1934, préface.
[935] ADR, « Guide touristique », *Revue de l'ACR*, n°8, août 1938, PER 1900-5, p. 280.
[936] ADR, « Carnet gastronomique », *Revue de l'ACR*, n°12, décembre 1938, PER 1900-5, p. 441.
[937] ADR, « Carnet gastronomique », *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1939, PER 1900-5, p. 245-246.

« premiers automobilistes[938] » dans la mesure où ils partent désormais sur les routes avec des connaissances techniques et pratiques.

La naissance du *Guide de Route* du CAQ

En 1917 naît le *Guide des Bonnes Routes du Québec* ou *Quebec automobile Tour Book* publié chaque année et destiné aussi bien aux automobilistes anglophones que francophones[939]. Publié par le Club de Montréal, il est disponible aux membres du CAQ. Le guide condense les divers éléments évoqués précédemment à savoir : le recours aux cartes routières, des index pointant les municipalités, les hôtels et les garages, quelques photographies et les informations relatives à la pêche et la chasse. S'ajoutent à cela un rappel de la législation concernant la circulation au Québec et en Ontario et la réglementation concernant la douane canadienne et américaine. En bref, il s'agit d'un manuel construit pour l'automobiliste. Il lui permet non seulement de prendre conscience du territoire qui l'entoure, mais aussi de son histoire et de ses richesses.

Le *Guide de route* publié dès 1924 par le CAQ est construit sur les mêmes principes[940]. Il continue d'être amélioré avec de nouvelles informations, de nouveaux circuits et de nouvelles illustrations[941]. Il est disponible pour ceux qui souhaitent l'acheter pour environ 2,50$. À l'inverse de la revue, il peut toucher une plus grande portion de la population québécoise et aussi la population américaine. Le guide de route est combiné, en 1934, avec un autre ouvrage dédié au tourisme : « Motoring in the Province of Quebec »[942]. La province est découpée en régions qui ont chacune leur spécificité : la région de Québec est ainsi présentée comme un centre historique et le cœur de la francophonie. Pour atteindre le plus de personnes possible, le club rend progressivement son guide gratuit : c'est le cas du guide touristique de 1937[943]. Le CAQ tente, par l'essor des littératures automobiles, d'instiller le goût du voyage, de la découverte de la province en fléchant différents parcours d'informations touristiques.

[938] Pierre DUMONT, *Au temps des automobilistes*, Paris, Édita-Lazarus, 1965, avant-propos de Jean Fondin. Cité par Mathieu FLONNEAU, *op. cit.*, p. 28.
[939] George A. MCNAMEE, *Quebec Automobile Tour Book*, Montréal, G. A. McNamee, 1919.
[940] Archives du CAA Québec, « Le guide route 1928 », *Service*, mai 1928, p. 9.
[941] Archives du CAA Québec, « Notre Guide de Route 1929 », *Service*, juin 1929, p. 15.
[942] Archives du CAA Québec, « Le Guide de Route Annuel du Club Automobile de Québec », *Service*, février-mars 1934, p. 30-31.
[943] Archives du CAA Québec, *Service*, avril 1937, p. 14.

À n'en point douter, les membres de l'ACR disposent d'une structuration mentale plus précise que les membres du CAQ. Ils ont donc un capital de mobilité plus élevé. Toutefois, le rôle d'autres acteurs développant les littératures automobiles peut éventuellement rééquilibrer la donne.

Le rôle du syndicat d'initiatives dans le Rhône

Dans le Rhône, d'autres acteurs publient des brochures à destination des touristes automobilisés. On peut citer par exemple la Fédération des syndicats d'initiative[944] de la vallée du Rhône qui, avec l'aide de l'Office national du tourisme, produit des fascicules touristiques. La brochure présente la vallée du Rhône en la découpant en régions avec le Beaujolais, l'Ain, le Lyonnais et d'autres. Elle met en avant diverses informations : les activités commerciales, professionnelles, récréatives et touristiques ; les spécialités culinaires et les infrastructures hôtelières. Celle-ci s'adresse indistinctement aux touristes qui voyagent en automobile, en autocar ou en train. La Fédération des syndicats d'initiative valorise donc les infrastructures et les points touristiques. Toutefois, le guide ne met pas l'accent sur les déplacements automobiles puisqu'aucun circuit touristique automobile n'est présenté. La Fédération des syndicats d'initiative se spécialise donc dans les ouvrages de tourisme grand public[945].

Le rôle du ministère de la Voirie dans la littérature automobile

Un autre acteur québécois développe les littératures automobiles : le ministère de la Voirie. À partir de 1923, il publie un bulletin bimensuel destiné à un large public francophone et anglophone renseignant sur la voirie, puis à partir de 1933, il informe au sujet des hôtels et des activités touristiques[946]. En 1934, il devient le *Bulletin du Tourisme* et inclue un calendrier des événements sportifs mois par mois[947]. Il s'adresse donc à la fois aux touristes en automobile et aux professionnels du tourisme. Tout l'intérêt de ce bulletin est de faire communiquer ces deux acteurs qui prennent conscience des attentes de chacun. Dès 1926, le ministère édite, sur une base annuelle,

[944] FEDERATION DES SYNDICATS D'INITIATIVE DE LA VALLEE DU RHONE, *Vallée du Rhône*, Éditions de l'Union des Fédérations des Syndicats d'Initiative, 1928, p. 2.
[945] FEDERATION DES SYNDICATS D'INITIATIVE DE LA VALLEE DU RHONE, *op. cit.*, p. 3.
[946] *Rapport du ministère de la Voirie 1925*, Québec, Imprimeur de Sa Majesté, 1926, p. 30 ; *Rapport du ministère de la Voirie 1933*, Québec, Imprimeur de Sa Majesté, 1934 ; p. 133.
[947] BAnQ, Ministère de la voirie, *Bulletin du tourisme*, janvier 1935, volume II, n°1 à février 1936, volume III, n°2.

une carte routière officielle[948]. Le gouvernement s'engage donc à valoriser auprès des automobilistes le réseau routier. En 1927, il publie un calendrier touristique valorisant des paysages marquants de la province[949]. Les photos choisies doivent être exotiques, grandioses et uniques pour répondre au désir des étrangers. On est bien ici dans la structuration mentale du paysage par la photographie destinée à marquer l'imaginaire touristique. Dès 1927, le ministère produit deux guides ayant pour but de conseiller les propriétaires d'hôtels dans l'organisation des services disponibles des infrastructures et en matière d'art culinaire[950]. Dans les écrits québécois, on s'attache beaucoup plus à construire un cadre structurel, tandis que dans le Rhône, il s'agit de faire la promotion de la gastronomie régionale déjà présente.

À la fin de l'année 1929, il publie un guide touristique intitulé *Sur les routes de Québec*. Ce guide diffère des autres, car il se présente comme une encyclopédie – 900 pages – : y est développé l'histoire, l'industrie, l'agriculture, le commerce et le tourisme de la province[951]. Il s'agit beaucoup plus d'une pièce de collection plutôt qu'un réel guide à utiliser lors de voyages automobiles. Durant 1934, le ministère de la Voirie produit deux brochures s'adressant aux automobilistes de la province de Québec[952]. L'une intitulée « Voyez Québec d'abord / *See Quebec First* » et l'autre « *Quebec, the French-Canadian Province* ». La première brochure est construite autour de circuits à durée variable – entre une demi-journée et six jours – avec comme points de départ les cinq centres majeurs de la province : Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke ou Hull. La seconde brochure s'adresse en priorité aux touristes anglophones et présente différents circuits en fonction d'une durée spécifique[953]. Le temps et la distance coïncident avec le déplacement en automobile : le lecteur-automobiliste pense la temporalité et la distance avec des repères automobilisés – soit le kilomètre et l'heure. Ces deux brochures, complémentaires, embrassent tous les automobilistes sur le continent nord-américain et fournissent des cadres structurels aux automobilistes et aux touristes. D'autres brochures à caractère touristique sont éditées par le ministère de la

[948] *Rapport du ministère de la Voirie 1926*, Québec, Imprimeur de Sa Majesté, 1927, p. 38.
[949] *Rapport du ministère de la Voirie 1927*, Québec, Imprimeur de Sa Majesté, 1928, p. 52.
[950] *Rapport du ministère de la Voirie 1927*, Québec, Imprimeur de Sa Majesté, 1928, p. 56.
[951] BAnQ, Ministère de la Voirie et des Mines, *Sur les routes de Québec – guide du touriste*, Québec, novembre 1929.
[952] Ministère de la Voirie, *Voyez Québec d'abord ! Tours de fin de semaine et itinéraires de vacances suggérés aux automobilistes*, Québec, 1926, p. 5.
[953] *Québec, The French-Canadian Province: A Harmony of Beauty, History and Progress*, Québec, Roads Department, 1927, p. 5.

Voirie jusqu'en 1935[954]. La majorité ayant un titre anglophone, le gouvernement vise donc les anglophones. Ces brochures ont pour objectif de mettre en avant quelques régions de la province en misant sur leurs richesses : le côté ancien de la région de Québec, les paysages surnaturels de la Gaspésie et les Laurentides pour leur appel à la nature.

Seule, la brochure sur les fondateurs-canadiens des villes américaines, parue en 1935, incite les Québécois à visiter les États-Unis. L'histoire, commune aux deux sociétés, se rappelle ainsi aux automobilistes et plus largement à la société : la vitesse automobile rapproche les individus et les nations entre eux. Il y a donc un élément nationaliste dans la vitesse peu abordé jusqu'à présent[955].

À travers les différentes littératures évoquées, il apparaît clairement que les différents acteurs mettent principalement l'accent sur le développement des déplacements en automobile. Cette remarque doit toutefois être nuancée.

L'élaboration des mondes automobiles

Vers une pluralité des déplacements dans le Rhône

L'automobile est sans équivoque le véhicule à moteur le plus valorisé et développé techniquement dans le Rhône. *La vie automobile* élabore, dès 1916, un supplément intitulé « Camions et tracteurs » puis finalement le réintègre à son journal originel en 1921[956]. À bien y regarder, il y a, dès les débuts de la période étudiée, une volonté de diversifier les déplacements propres au département du Rhône.

L'essor relatif de la motocyclette

En 1899, quelques motocyclistes se regroupent pour former le Motocycle-Club de Lyon et du Rhône (MCLR) et développer et promouvoir le motocyclisme[957]. Le MCLR

[954] *Rapport du ministère de la Voirie 1929*, Québec, Imprimeur de Sa Majesté, 1930, p. 80 « The Old World at Your Door ; 4, 5 and 6 days in Quebec ; Gaspé Peninsula ; Quebec, the Good Roads Province ».
[955] Paul MORAND, *Voyages*, Paris, Laffont, 2001, p. 841 « Plus on voyagera, plus les trocs du cœur et de l'esprit se multiplieront entre les pays, plus les conflits deviendront malaisés […]».
[956] « *Camions & Tracteurs* va fusionner avec *La Vie Automobile* », *La Vie Automobile :* supplément Camions et tracteurs, n°32, novembre 1920, p. 132.
[957] Sous ce terme est regroupé « les bicyclettes à moteur, les motocyclettes légères, les motocyclettes de grand tourisme destinées à être employées seules [et] les motocyclettes puissants plus particulièrement

propose un *Bulletin mensuel du Motocycle-club de Lyon* qui entend orienter les motocyclistes dans leurs démarches, la législation, les informer au point de vue touristique et économique. La motocyclette bénéficie d'un statut inférieur à celui de l'automobile[958], car elle est un moyen de transport peu développé entre 1899 et 1914[959]. Cette situation se prolonge jusqu'au début des années 1920 lorsque leur nombre augmente grâce au développement du sport, de la technique et au besoin des individus[960]. En 1932, on trouve presque 1 000 motocyclettes dans le Rhône, qui se classe dans les cinq départements les plus équipés en motocyclettes[961]. La motocyclette demeure d'usage masculin[962] même si cela n'empêche pas une minorité de femmes de s'y essayer[963]. Les motocyclettes, employées dans une perspective touristique, sportive et économique[964], constituent un bon entre-deux entre la bicyclette et la voiture automobile[965]. Elle coûte moins chère que l'automobile, plus chère que la bicyclette et permet de voyager dans un rayon plus important que cette dernière. Gabriel Dupuy l'a bien noté : « [c'est]… l'expérience de la moto qui répand le désir de l'automobile dans toutes les couches sociales, bien avant que tous puissent y accéder[966] ».

La structuration des transports publics

Très tôt, des compagnies de transport en commun par autocars sont élaborées[967]. Nombreuses, elles n'ont pourtant laissé que peu de traces dans l'histoire du

établies pour l'usage du sidecar » : FAMB, « Coup d'œil sur la motocyclette », *Omnia : revue pratique de l'automobile*, juin 1920, n°2, p. 141.

[958] ADR, « Du droit à l'ouverture des barrières des passages à niveau pour les Motocyclistes », *Bulletin mensuel du Motocycle-Club de Lyon*, août 1926, p. 1015.

[959] Antoine DUBOIS, « La motocyclette, modernité et véhicule social : émergence et résistance, l'exemple du département du Cher 1899-1914 », mémoire de maîtrise d'histoire, Tours, Université François Rabelais U.E.R., 1990.

[960] ADR, « La motocyclette devient surtout pratique », *mensuel du Motocycle-Club de Lyon*, novembre 1929, PER 1403-1404, p. 201.

[961] FAMB, *Annuaire statistique*, quarante-neuvième volume, 1933, Paris, Kraus reprint ldt, 1968, p. 167.

[962] ADR, « La motocyclette devient surtout pratique », *Bulletin mensuel du Motocycle-Club de Lyon*, novembre 1929, PER 1403-1404, p. 203 : Discours de M. J. Julien, délégué départemental du Touring-Club de France.

[963] ADR, « Tourisme et moto », *La documentation automobile : hebdomadaire d'informations : automobiles, motocycles et sports*, n°89, 31 octobre 1932, PER 1529, p. 4.

[964] ADR, « La motocyclette moderne », *Bulletin mensuel du Motocycle-Club de Lyon*, février 1933, p. 43-44.

[965] FAMB, « Coup d'œil sur la motocyclette », *Omnia : revue pratique de l'automobile*, juin 1920, n°2, p. 141.

[966] Gabriel DUPUY, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995, p. 22.

[967] Jean-Paul BERTHET & Eric TOURNIQUET, *Un siècle de cars et bus en lyonnais*, Albi, Association Car – Histo – Bus, p. 38 « Un tout premier service d'autocar est signalé sur la ligne reliant la Gare de Vaise à Saint-Didier au Mont d'Or. Il a fonctionné de 1906 à 1909 […]. »

département[968]. Pour fédérer ces multiples entreprises individuelles est créée la Société générale des transports départementaux en 1919[969]. Le besoin de mobilité d'une partie de la population désirant aller en villégiature est comblé par les autocars[970]. Plus largement, ceux-ci répondent au besoin des fermiers et des cultivateurs de se rendre en ville pour vendre et acheter des produits au marché, pour aller réceptionner ou envoyer des lettres et des colis[971]. Leur mobilité est bâtie sur les entreprises d'automobiles assurant les liaisons entre les gares ferroviaires et les villages et, à partir de la fin des années 1920, sur le remplacement de certaines lignes de transport ferroviaire déficitaires en ligne d'autocar[972]. Les compagnies privées entrent en concurrence avec la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL). Cela a pour conséquence de diminuer la tarification et de multiplier les autocars sur les circuits menacés : c'est le cas des circuits reliant Lyon à sa grande banlieue où l'autocar remplace le tramway[973].

C'est dans ce contexte qu'un individu de classe sociale aisée, Ernest Planche[974] – maire de Villefranche-sur-Saône en 1941 –, organise une compagnie d'autocar. L'entrepreneur vise un public de migrations pendulaires journalières entre Villefranche-sur-Saône et Lyon. Ce service d'autocar contestant le chemin de fer s'appuie sur une raison pratique – arriver tôt sur le lieu de travail – et une raison économique – le trajet en autocar est moins cher qu'en train[975]. L'entreprise privilégie aussi les déplacements touristiques de deux types : hebdomadaire et ponctuel. Durant plusieurs années, le car « du théâtre » permet une sortie le samedi soir entre Villefranche-sur-Saône et Lyon. En 1931, le transporteur organise un service sur cinq jours pour se rendre à Paris et visiter l'Exposition coloniale. Au regard des activités touristiques qui sont proposées, l'entreprise vise un public aisé et sociable résidant à Villefranche-sur-Saône[976]. Ces

[968] Anne-Marie GRANET-ABISSET, *La force d'un caractère – Une entreprise familiale : Les Cars Planche de 1930 à nos jours*, Lyon, Création plurielle, 1997, p. 16, « Au total, dans la région lyonnaise, ce sont environ une dizaine de petites compagnies, possédant deux ou trois autocars, parfois un seul, fonctionnant soit dans le cadre privé, soit dans le cadre d'une concession publique ».
[969] FAMB, « Une organisation toute moderne des transports automobiles, *Omnia*, n°112, septembre 1929, p. 203-208.
[970] Jean-Pierre HOUSSEL (dir.), *Les Monts du Lyonnais*, Châtillon-sur-Chalaronne, Éd. de la Taillanderie, 2009, p. 58.
[971] Georges DUBY & Armand WALLON, *op. cit.*, p. 324.
[972] Jean-Paul BERTHET & Eric TOURNIQUET, *op. cit.*, p. 6.
[973] Jean-Paul BERTHET & Eric TOURNIQUET, *op. cit.*, p. 7.
[974] Président du Syndicat des Entrepreneurs et transporteurs automobiles de Lyon et du Sud-est.
[975] Anne-Marie GRANET-ABISSET, *op. cit.*, p. 20.
[976] Anne-Marie GRANET-ABISSET, *op. cit.*, p. 21 : Le prix du « voyage organisé » pour Paris était de 265 francs par personne sans les repas sur place et le logement.

services quoique rentables sont anecdotiques en comparaison des liaisons journalières que l'entreprise assure.

L'entreprise de Gaston Lafond, au départ garagiste, élabore, dès 1929, trois lignes de transport en autocar qui entrent en concurrence directe avec l'OTL : Lyon-Pierre Bénite ; St-Fons-Vénissieux et Lyon-Genas[977]. Par la suite, dès 1937, il propose un service Lyon-Vénissieux et un Grange-Blanche-Parilly. Il s'agit-là de services urbains, voire interurbains de courte distance destinés à satisfaire la mobilité des travailleurs pour la grande majorité. Toutefois, la compagnie ne se relève pas du choc du conflit mondial et les services urbains sont abandonnés.

Le lent développement de la motorisation agricole

Les tracteurs agricoles font leur apparition dès les débuts du XX^{e} siècle[978]. Les tracteurs Deering, Mac Cormick, Fordson, Wallis viennent principalement des États-Unis où le développement de la motorisation agricole s'effectue de manière très rapide[979]. Jusqu'au début de la Première Guerre mondiale, les cultivateurs oscillent entre le réel intérêt et le scepticisme[980]. Les constructeurs et le public français sont donc particulièrement attentifs à la situation américaine. Les premiers tracteurs sont rapidement reconvertis pour des usages militaires durant la Première Guerre mondiale[981]. Avec le retour de la paix, les tracteurs agricoles progressent quantitativement et techniquement du fait de la pénurie de main-d'œuvre et de chevaux due à leur enrôlement dans l'effort de guerre[982]. Renault, par exemple, produit dès 1919 son premier tracteur à chenilles Renault GP[983].

[977] Jean-Paul BERTHET & Eric TOURNIQUET, *op. cit.*, p. 137.
[978] CONSERVATOIRE DE L'AGRICULTURE, *Le paysan, la ferme et le tracteur : le rural et ses images, un siècle d'affiches agricoles (1860-1960)*, Paris, Somogy Chartres, Le Compa-Conservatoire de l'agriculture, 2006, p. 77.
[979] R. P. SERVE, « La mécanisation de la ferme familiale aux États-Unis : conclusions qu'on en peut tirer pour la France », *Bulletin de la Société française d'économie rurale*, vol. 2, n°3, p. 86.
[980] La seule étude historique que nous ayons trouvée est : Robert C. WILLIAMS, *Fordson, Farmall and Poppin' Johnny : A History of the Farm Tractor and Its Impact on America*, Urbana & Chicago, University of Illinois Press, 1987, p. 33.
[981] « Le tracteur agricole Peugeot », *La vie automobile* : supplément camions et tracteurs, n°12, mars-avril 1919, p. 3.
[982] Jean CHEROUVRIER & Jean NOULIN, *Tracteurs du monde de 1853 à nos jours*, Boulogne-Billancourt, E-T-A-I, 2003, p. 38.
[983] Jean CHEROUVRIER & Jean NOULIN, *op. cit.*, p. 34.

La Foire de Lyon constitue un tremplin pour faire connaître les véhicules agricoles en valorisant le véhicule et en détaillant son utilisation. Durant les années 1920, une semaine est consacrée à la machine agricole durant la Foire internationale de Lyon[984]. L'événement gagne en importance : la superficie dédiée aux machines agricoles augmente atteignant 38 000 mètres carrés en 1931[985]. Cet événement constitue donc un temps fort pour les paysans à qui l'on présente les derniers modèles de tracteur agricole. Les articles publiés dans *La Vie Automobile* permettent à quelques agriculteurs d'acquérir des connaissances techniques utiles[986].

Les entreprises automobiles, en spécifiant les usages des tracteurs, diversifient l'offre aux agriculteurs. Toutefois, ces tracteurs d'après-guerre ne sont accessibles qu'à une minorité d'agriculteurs disposant d'un capital financier important[987] ; de plus, l'engouement pour le tracteur retombe du fait de la menace du rationnement du carburant autour de 1923[988]. L'argent n'est pas l'unique contrainte à la possession et l'usage de tracteurs, il faut aussi des connaissances techniques[989]. La motorisation agricole est au stade de l'enfance.

Cela se confirme par l'organisation de démonstrations pratiques de tracteurs agricoles organisées par la chambre d'agriculture, la direction départementale d'agriculture (DDA) et les syndicats dès 1920. Elles ont pour but de présenter le matériel au public des cultivateurs, de leur expliquer les méthodes d'utilisation en ce qui a trait à la sécurité et les tenants et les aboutissants de l'usage du tracteur[990]. « Les démonstrations, vers 1930, étaient souvent organisées par un mécanicien représentant une marque[991] ». Il y a donc une question de marketing : il s'agit de montrer la supériorité de la marque vis-à-vis des autres. Toutefois, on peut se poser la question de

[984] ADR, « La semaine de la machine agricole », *L'union du sud-est, journal agricole bi-mensuel, organe de l'union du sud-est des syndicats agricoles*, PER 884/1, 11 mars 1928.
[985] ADR, « La foire internationale de Lyon, semaine de la machine agricole », *L'union du sud-est, journal agricole bi-mensuel, organe de l'union du sud-est des syndicats agricoles*, PER 884/2, 22 février 1931.
[986] « Le tracteur viticole André Citroën », *La vie automobile* : supplément camions et tracteurs, n°23, février 1920, p. 25.
[987] Georges DUBY & Armand WALLON (dir.), *Histoire de la France rurale : La fin de la France paysanne depuis 1914*, Paris, Seuil, 1977, p. 27.
[988] Jean CHEROUVRIER & Jean NOULIN, *op. cit.*, p. 42.
[989] FAMB, « L'automobile agricole », *Omnia*, n°2, juin 1920, p. 155.
[990] FAMB, « Démonstrations pratiques de tracteurs agricoles », *Automobilia*, n°77, 31 juillet 1920, p. 54-55.
[991] Maryvonne BODIGUEL, *Les paysans face au progrès*, Paris, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 1975, p. 35. Référence citée dans Christophe STUDENY, « Le Vertige de la vitesse : l'accélération de la France : 1830-1940 », *op. cit.*, p. 240.

la périodicité, du public, du lieu de ces manifestations qui sont des éléments importants dans la diffusion publicitaire de la mécanisation agricole. Par ailleurs, les professeurs spécialisés, les sociétés d'agriculture, les cours itinérants ou par correspondance, les publications de vulgarisation et les chroniques agricoles des journaux ont leur rôle dans l'appropriation du tracteur agricole[992].

Il ne faut pas sous-estimer la créativité et le savoir-faire de certains cultivateurs qui inventent et adaptent de nouveaux véhicules[993]. Toutefois, qu'ils soient construits par les cultivateurs ou bien par les industriels, ils demeurent des faiblesses majeures qui témoignent de la nouveauté de la mécanisation agricole. Dans les mentalités, le tracteur doit, tout d'abord, pouvoir transporter tous les outils utilisés par le cultivateur – les charrues, les herses et les moissonneuses –, ensuite il doit respecter les principes agronomiques, puis, il doit être le plus simple possible pour être le plus abordable financièrement et enfin il doit être robuste pour ne pas avoir à occasionner des réparations trop fréquentes[994]. Quatre qualités que ne présentent pas les tracteurs de l'époque dans le Rhône[995]. Ce sont ces qualités que doivent absolument atteindre les constructeurs de l'époque pour susciter l'intérêt des cultivateurs.

Dans les années suivantes, les tentatives pour développer la mécanisation agricole échouent[996]. La transmission de la technique est absente ou bien mal effectuée : les vendeurs n'aident pas les cultivateurs par des conseils et des démonstrations : celles-ci ont lieu dans les régions proches de Paris[997]. Les tracteurs ne sont pas adaptés à la taille des exploitations – la surface moyenne cultivée des exploitations dans la Vallée du Rhône est de 23 hectares[998]. Le cheptel est progressivement reconstitué[999] et l'État retire rapidement son engagement financier. La connaissance pratique et théorique des cultivateurs est lentement complétée par les constructeurs : le tracteur est

[992] Daniel FAUCHER, *Le paysan et la machine*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1954, p. 219.
[993] FAMB, « L'automobile agricole », *Omnia*, n°2, juin 1920, p. 155.
[994] Ronald KLINE & Trevor PINCH, "Users as Agents of Technological Change : The Social Construction of the Automobile in the Rural United States", *Technology & Culture*, vol. 37, n°4 (oct. 1996), p. 763-795.
[995] Georges DUBY & Armand WALLON (dir.), *op. cit.*, p. 62.
[996] FAMB, « Le tracteur à la ferme », *Omnia*, n°46, mars 1924, p. 729.
[997] FAMB, « Les grands concours d'automne », *Automobilia*, n°203, 31 octobre 1925, p. 32 « La Semaine de Motoculture a eu lieu, cette année, à la ferme du Haut-Buc, près de Versailles.» ; « À propos du salon de la machine agricole de Paris », *La Science et la Vie*, 1935, p. 313.
[998] Michel CEPEDE et *al.*, « L'utilisation des tracteurs dans les exploitations », *loc. cit.*, p. 17.
[999] FAMB, « Au salon de la machine agricole : moteurs et tracteurs », *Omnia*, n°130, mars 1931, p. 634.

progressivement construit en adéquation avec l'utilisation que peuvent en faire les fermiers[1000].

Pour le Rhône, la pluralité des déplacements apparaît dès les débuts du siècle. Le « capitale de vulgarisation agricole[1001] » tend lentement à se développer grâce aux associations, aux institutions publiques et aux médias. Si certains modes de locomotion comme la motocyclette et l'autobus sont accessibles à une part grandissante de la population, d'autre tel que le tracteur demeure le privilège d'une minorité. Durant cette première période, le capital de mobilité s'appuie sur un trio bancal : capital financier, publicité et transmission des connaissances. Un ou plusieurs de ces éléments sont souvent absents de l'équation ; ce qui témoigne du caractère novateur des modes de locomotion dont il est question.

Dans la région de Québec : « l'automobile en majesté[1002] »

Dans la région de Québec, la mobilité se concentre autour de l'automobile. Cela est particulièrement flagrant avec la naissance, dès 1922, de cours sur l'automobile dans les écoles techniques de la ville de Québec. Ces cours, pour les classes des milieux aisés, s'adressent principalement aux chauffeurs et aux mécaniciens[1003]. Le souhait de voir se multiplier les métiers liés à l'automobilisme s'explique par la rapidité de la démocratisation de la possession automobile.

En 1923, est publié, en français, un manuel d'instruction pour l'achat, la conduite, l'entretien et l'usage de véhicules à moteur[1004]. Cet ouvrage volumineux de 500 pages peut être vu comme un objet cristallisant le capital de mobilité des Québécois. Il faut néanmoins limiter son influence dans la mesure où ce dernier n'est sans doute pas accessible financièrement à tous les Québécois. Entre 1923 et 1924, chaque samedi, le journal de Québec, *Le Soleil*, propose quelques colonnes consacrées à

[1000] FAMB, « Au salon de la machine agricole », *Omnia*, n°130, mars 1931, p. 653.
[1001] Henry MENDRAS, *Les paysans et la modernisation de l'agriculture : compte-rendu d'une enquête pilote*, Paris, CNRS, 1958, p. 58.
[1002] Nous reprenons une expression empruntée par Mathieu FLONNEAU, « D'une automobile en majesté à une automobile évitée », *Sociétés & représentations*, 2004/1, n°17, p. 109-116.
[1003] Jean-Pierre CHARLAND, *Histoire de l'enseignement technique et professionnel*, Québec, IQRC, 1982, p. 102-103.
[1004] A.-F. HERRY, *L'automobilisme au Canada-français : principes, la construction automobile moderne, les véhicules spéciaux, conseils de conduite, de réparation, au garage et sur la route*, Québec, Imp. l'Événement, 1923.

la mécanique, au tourisme, à la législation et au recensement de la motorisation. Ces articles, témoignant de la nouveauté de l'objet, disparaissent après 1924, signe que l'automobile s'est intégrée dans la société. Quoi qu'il en soit, ces multiples thématiques contribuent à développer l'intérêt des Québécois pour l'automobilisme. *La terre de chez nous* peut être considéré comme un promoteur de mobilité. Celui-ci évoque diverses thématiques liées à la mobilité telles que la question de législation automobile, de la voirie, de la mécanisation agricole au travers des conseils des agronomes et des polémiques liées au moyen de transport. Le périodique évoque ainsi des thématiques susceptibles d'intéresser les cultivateurs ou bien de modifier leurs façons de vivre.

Les autres véhicules à moteur

Les autobus apparaissent durant les années 1910, mais ne se développent fortement qu'à partir des années 1920[1005]. Toutefois, ils ne sont pas particulièrement mis en valeur à travers la littérature et les publicités. Entre 1926 et 1940, le pourcentage des autobus dans la province ne dépasse pas 0,40% par rapport aux autres véhicules à moteur. Cette lacune peut s'expliquer par l'automobilité qui comble pleinement les Québécois.

L'industrie du transport routier évolue peu entre 1920 et 1930 du fait de l'état des routes et des faiblesses des véhicules à moteur[1006]. Le développement des camionneurs évolue lentement durant cette période[1007]. Cette situation prend sa source dans l'absence d'instruction des conducteurs ; ces derniers manquent de connaissances quant à leur travail, mais aussi au sujet des réglementations liées à la circulation. De plus, le manque de cohérence entre le parc de camions et les marchandises à transporter, l'absence de coût régulier du transport et enfin la concurrence désordonnée des camionneurs enraillent l'essor de l'industrie du transport routier. Autour des années 1930, les camionneurs se développent dans le transport forestier[1008]. Les entreprises forestières font donc appel à des chauffeurs pour le transport de billots, le

[1005] René BERGERON, « Transport par autobus dans la Province de Québec », Mémoire de maîtrise en sciences commerciales, Québec, École supérieure de commerce, 1947, p. 4.
[1006] Jean RAYMOND, Sylvain SAUMURE & Camille ARCHAMBAULT, *Historique du camionnage: biographie*, Montréal-Nord, Éditions JSSR, 1992, p. 17.
[1007] Fernand ROSSIGNOL, « La coordination des transports ferroviaires et routiers au Canada », licence en sciences commerciales, Québec, École supérieure de commerce, 1940, p. 17-19.
[1008] Gilles AUDET, « Le camion dans le transport forestier », Thèse de Baccalauréat, Faculté d'arpentage et de génie forestier, 1948.

ravitaillement, la construction et l'entretien de routes. Le recours aux camions offre vitesse et grande capacité de transport pour l'entreprise.

Québec, un centre d'expérimentation de la motorisation agricole

La mécanisation agricole se développe en partie grâce aux expositions agricoles où des démonstrations de tracteurs sont organisées. Elles ont lieu annuellement à Québec dès 1911 et mettent en valeur l'industrie agricole, les animaux et les produits artisanaux [1009].

Des discussions ont lieu, à l'aube des années 1920, à l'Assemblée nationale à propos de la mécanisation agricole. Les députés se sentent concernés par le besoin de conseiller les cultivateurs québécois parmi toutes les offres des industriels[1010]. Même si le tracteur proposé, le Cletrac produit par la société Cleveland Tractor Compagny, ne fait pas l'unanimité chez les exploitants, ces discussions mettent en évidence le lent développement d'une connaissance concernant la mécanisation agricole de la part des instances étatiques québécoises. Il est difficile de conseiller un tracteur en particulier à la population, car il faut tenir compte de la taille des exploitations – au minimum 11 000 mètres carrés –, de l'usage que les exploitants souhaitent en faire et de leur capital financier. Par ailleurs, la concurrence est rude entre les industriels lancés dans la mécanisation agricole : Ford vend son tracteur Fordson moins cher que le Cletrac : 950$ au lieu de 1 500$[1011] ; par ailleurs, le Farmall est le premier véritable tracteur agricole, construit par International Harvester, disponible dès 1923 pour la population[1012]. L'offre et le choix des tracteurs sont donc multiples pour la société québécoise.

Dans la région de Québec, le capital de mobilité se compose principalement d'éléments ayant trait à l'automobile. Le transport en commun et le transport routier sont rares contrairement à la mécanisation agricole qui est mise en valeur périodiquement.

[1009] BAnQ, « L'exposition provinciale de Québec », *Bulletin du tourisme*, vol. 2, n°8, 22 août 1935, p. 5.
[1010] BAnQ, « Demande de documents : tracteurs Cletrac », *Débats de l'Assemblée législative 1921*, séance du 20 janvier 1921, p. 67.
[1011] BAnQ, « Achat ou usage de tracteurs », *Débats de l'Assemblée législative 1924*, séance du 12 février 1924, p. 428-430.
[1012] « 20ème anniversaire du Farmall et du système de culture Farmall », *La terre de chez nous*, 3 novembre 1943, p. 11.

La mobilité de part et d'autre de l'Océan Atlantique est différente. La société rhodanienne possède une certaine variété de choix quant à l'offre motorisée du fait de la cherté de l'automobile, tandis que les Québécois s'appuient sur l'automobilité sans vraiment avoir d'autres solutions de transport motorisé à disposition. En ce qui concerne la mécanisation agricole, les Québécois possèdent plus d'éléments que les Français dans la mesure où la propagande effectuée est plus importante du fait de l'accessibilité du tracteur. Pour pouvoir utiliser convenablement son tracteur, le cultivateur doit acquérir des connaissances théoriques et pratiques, il doit posséder un champ propice à l'utilisation de son tracteur[1013]. Le tracteur répond ainsi aux mêmes règles que celles des véhicules à moteur, à savoir qu'il nécessite une infrastructure, un paysage mental et propose divers usages : il fait donc partie intégrante de l'automobilisme[1014].

L'essor des littératures automobiles prend différentes formes. Les littératures de voyage sont particulièrement nombreuses durant les années 1920-1930 et parfois plus tardivement. Elles sont particulièrement éclairantes dans la mesure où elles présentent les manières dont on se déplace et la façon dont le temps et le paysage sont appréhendés. Plus encore, ces dernières indiquent l'aire de la mobilité des automobilistes. L'essor des guides touristiques conduit à une structuration mentale plus fine du territoire. Cette structuration de l'espace passe sous la forme textuelle, imagée et cartographique. Les textes font naître un imaginaire automobile qu'il s'agisse de récits de voyage ou simplement de descriptions de circuits automobiles. Les images sont sélectionnées rigoureusement pour marquer les mentalités. La cartographie, quant à elle, participe de la structuration scientifique du territoire. Cela révèle une prise de conscience de l'espace environnant. Ces littératures modifient la manière de se déplacer et de penser. La vitesse automobile incite à l'anticipation, à penser le voyage avant que celui-ci ne se produise concrètement. Cette anticipation est concomitante d'une maîtrise du territoire qui devient effective progressivement.

[1013] Daniel FAUCHER, *op. cit.*, p. 90.
[1014] Jean BIENFAIT, *loc. cit.*, p. 205 ; R. CARILLON, « Le progrès mécanique en agriculture, de 1938 à 1958 », *Économie rurale*, n°39-40, 1959, p. 37.

On peut observer une certaine hiérarchisation dans les diverses littératures. Chaque acteur engagé dans la production de littérature automobile tend à se démarquer des autres en proposant des informations, des photographies et des mises en page uniques. Malgré tout, le croisement des littératures des deux territoires conduit à appuyer la thèse d'une seule et même structure. Les guides et les brochures insistent sur les éléments pratiques structurant les déplacements : la signalisation, la législation, les infrastructures hôtelières et les activités récréatives.

La mobilité des individus, au regard des littératures évoquées, est particulièrement inégale. En effet, les membres d'un club automobile sont des privilégiés : ils ont accès à une littérature très large, leur club les soutient et ils bénéficient des affiliations avec d'autres clubs. Cependant, l'automobiliste quelconque peut recourir aux ressources produites par l'État. À bien y regarder, si l'on compare les deux acteurs et ce qu'ils produisent pour accroître la mobilité, on peut penser que les citoyens peuvent se déplacer aisément en automobile. La mobilité évolue avec l'élargissement de l'automobilisation : il faut donc tenir compte du contexte.

Entre promotion et sécurité de l'automobilisme (1945-1961)

Autour de la Seconde Guerre mondiale, les littératures automobiles subissent des modifications dans leur structure et dans leur contenu. Il y a une corrélation directe entre la vitrine que représentent les revues du club automobile et l'évolution de la mobilité.

Valoriser l'automobilisme

L'explication se trouve dans le rôle de la Seconde Guerre mondiale qui consacre l'automobile comme objet de société pour la masse : dans tous les pays occidentaux, l'automobile, au sens large, a été fortement utilisée durant la guerre. La France et le Canada connaissent l'effort de guerre durant la période 1939-1945. La France se trouve être plus touchée que le Canada du fait de l'Occupation et des combats se déroulant sur une partie de son territoire. Ainsi, la revue restreint ses intérêts à l'automobilisme et à ses membres.

Privilégier la vie du Club et de la cité

Avec la hausse constante de l'administration publique au sein de l'automobilisme, les clubs automobiles sont poussés dans leur dernier retranchement. L'ACR et le CAQ poursuivent la promotion l'automobilisme et la défense leurs membres, tandis que l'on observe une complexification de l'automobilisme dans les pages des revues.

L'ACR et le sport automobile

L'ACR poursuit les activités autour de l'automobilisme de manière à rassembler ses membres. Plusieurs courses automobiles sont orchestrées sous son autorité. Dès 1947, deux événements sportifs ont lieu dans le département : le rallye national de Lyon-Charbonnières et le 18 août le Grand Prix d'Europe de l'ACF sur le circuit Parilly-Lyon sur le Boulevard de ceinture. De façon similaire à la première période étudiée, des événements sportifs ont lieu dans le département comme c'est le cas avec la course de cyclotourisme Paris-Nice qui passe par Lyon les 13 et 14 mars 1952[1015] et le XIII^{e} rallye féminin Paris-Saint-Raphaël[1016].

Le rallye Lyon-Charbonnières constitue une épreuve annuelle fondamentale dans le Rhône, car il fait appel à l'économie du département, à l'essor industriel et au tourisme[1017]. Comme l'évoque la carte ci-dessous présentant l'itinéraire du parcours de 1958, on peut voir que les villes de départ sont diverses : Londres, Barcelone, Marseille, Francfort, Berne, Turin[1018]. Le rallye est devenu une épreuve plus commerciale que sportive dans la mesure où il est patronné par un individu – Michel Blanchon, impresario du Casino de Charbonnières – et de l'intensive publicité développée autour de cet événement[1019]. Cela s'explique par les progrès de l'industrie automobile ainsi que l'élargissement de la possession automobile après la Seconde Guerre mondiale[1020].

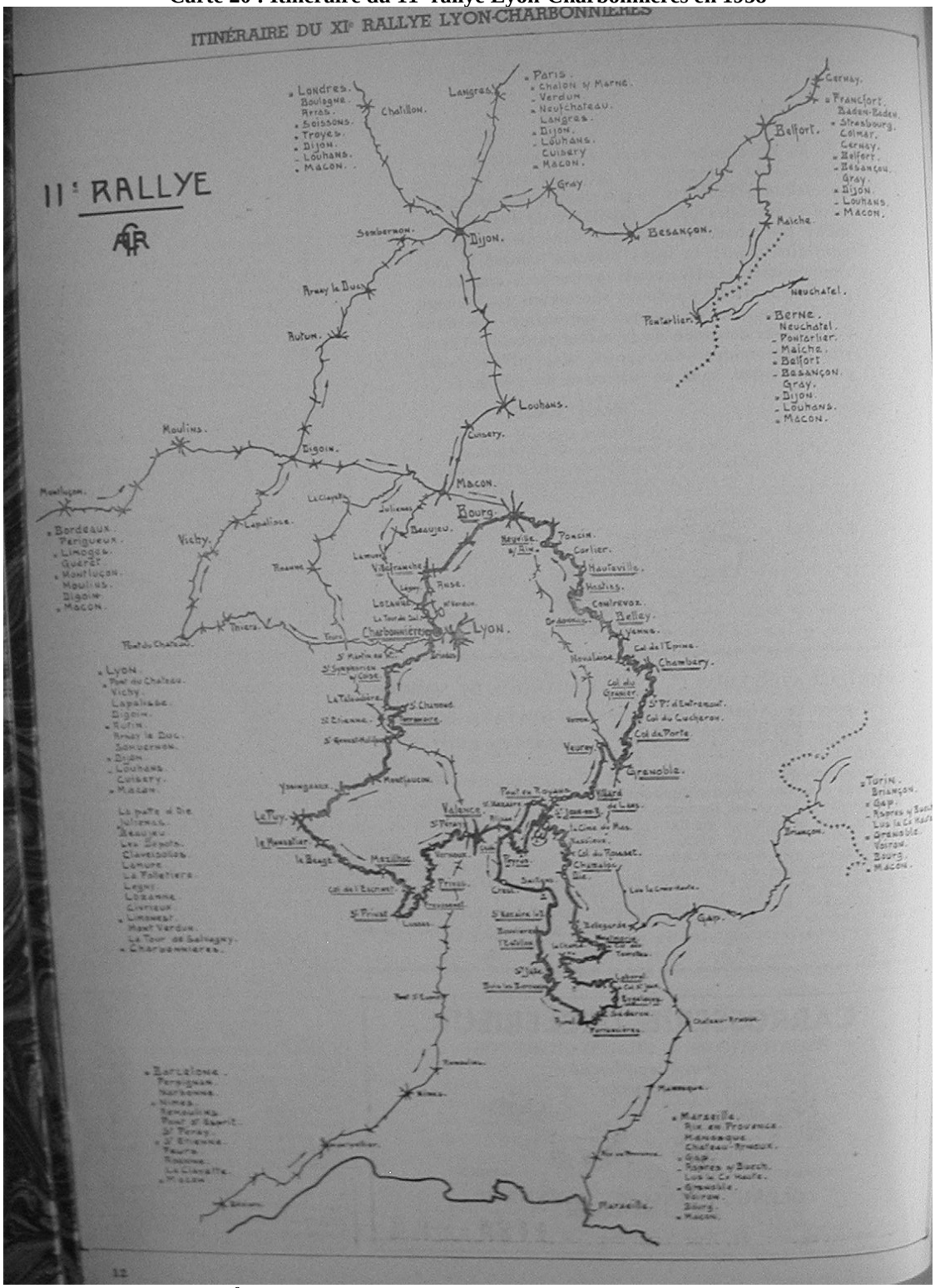
[1015] BML, « Ils ont passé par ici… », *Revue de l'ACR*, avril 1952, 950957.
[1016] BML, « A propos du XIII^{e} Paris-Saint-Raphaël féminin : championnes d'autrefois », *Revue de l'ACR*, mars 1952, 950957.
[1017] BML, « Le rallye de l'automobile-club du Rhône : 5^{e} Lyon-Charbonnières », *Revue de l'ACR*, avril 1952, 950957.
[1018] BML, « XI^{e} rallye Lyon-Charbonnières », *Revue de l'ACR*, février 1958, 950957, p. 11.
[1019] BML, « Le rallye de l'automobile-club du Rhône : 5^{e} Lyon-Charbonnières », *Les carnets de l'ACR*, avril 1952, 950957.
[1020] Jean-Pierre BARDOU et *al.*, *op. cit.*, p. 199-207.

En parallèle de cet événement sportif annuel, l'ACR organise, en 1954, la course de côte du Mont-Verdun du 12 au 19 septembre et le 26 septembre le 3e rallye du Beaujolais. Cette dernière activité est renouvelée en octobre 1958 avec l'aide du club automobile et touristique du Beaujolais. Le club automobile du Rhône poursuit la tenue de courses automobiles sur le territoire du département. Elles apparaissent moins nombreuses que pour la période d'avant Seconde Guerre mondiale, mais il faut prendre en compte l'essor du parc automobile et le fait qu'elles ont un caractère plus massif en termes de participation, de spectacle et de publicités.

L'organisation des voyages touristiques est bien mieux préparée et de manière plus précise avec une meilleure maîtrise du temps et une bonne connaissance de l'espace. Le voyage en Italie, proposé en 1952, par la commission du tourisme est pensé sur douze jours avec une extension de trois jours pour visiter la région des lacs. Ce périple comprend la visite de plusieurs villes avec la présence de guides et la demi-pension dans tous les hôtels visités. Ces détails indiquent clairement une maîtrise du temps et du territoire : les automobilistes savent combien de temps ils ont pour aller d'un lieu à un autre, ils se savent attendus par les hôteliers et enfin, ils ont conscience du temps qu'ils doivent prendre pour visiter telle ou telle ville. Quoi qu'il en soit, le voyage touristique n'est destiné qu'aux membres qui disposent de moyens financiers importants puisqu'une chambre pour une personne coûte 25 000 francs environ[1021]. La motilité sociale demeure donc un facteur important à la fin de la période étudiée.

[1021] BML, « Voyage en Italie », *Carnets de l'ACR*, janvier 1952, 950957.

Carte 20 : Itinéraire du 11e rallye Lyon-Charbonnières en 1958



Source : BML, « Le XIe rallye Lyon-Charbonnières », *Revue de l'ACR*, février 1958, 950957, p.12.

Le dialogue entre le club et ses membres se maintient. L'ACR poursuit son rôle de média. Le siège du club accueille des activités destinées aux membres du club telles que la présentation de film, la tenue de conférences et la valorisation de rapports[1022].

[1022] BML, « sport, tourisme et cinéma », *Les carnets de l'ACR*, janvier 1952, 950957.

Plusieurs conférences ont mobilisé les membres de l'ACR. Elles mettent en évidence les débats qui interviennent au sein du département : c'est le cas avec le débat sur les autoroutes[1023]. Enfin, les rapports les renseignant sur la situation de l'automobilisme dans d'autres pays, permettent d'élargir la focale, de conseiller et d'avertir les automobilistes et les instances gouvernementales en les informant des différents développements, des problèmes et des solutions relatifs à l'automobilisme[1024].

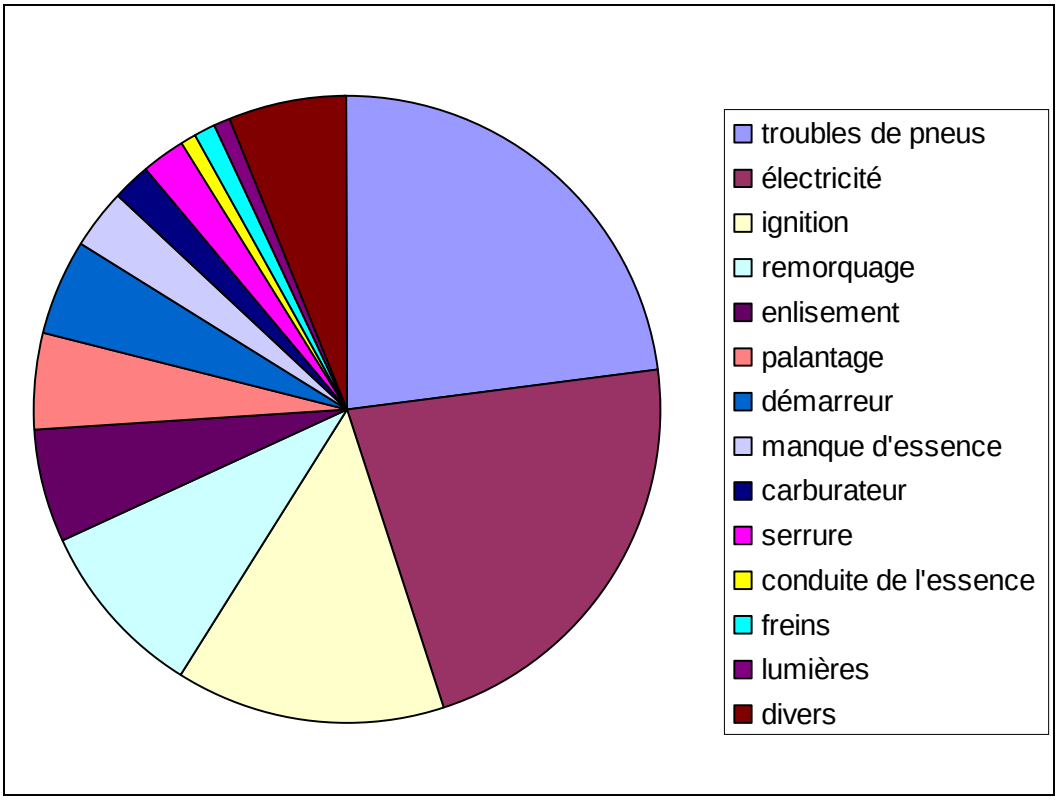
L'ACR se mobilise autour de divers sujets tels que la taxation[1025], la signalisation[1026], la pollution[1027] et la congestion urbaine[1028]. Les thèmes abordés sont les mêmes de part et d'autre de l'Atlantique, car on arrive lentement à une situation similaire avec une démocratisation progressive de la possession automobile, grâce à l'essor industriel, une acceptation par les populations et un désir de mobilité.

Le CAQ au secours de ses membres

Le CAQ se concentre principalement sur les services qu'il prodigue à ses membres. Le service de remorquage ne cesse de s'étendre ; ce dont le club est particulièrement fier. Les accords passés avec l'American Automobile Association (AAA) et le CAQ conduisent à une nouvelle appréhension du territoire[1029]. Désormais, les statistiques concernent le continent nord-américain dans son intégralité[1030].

[1023] BML, « Monsieur le Secrétaire d'État Pinton a président le 16 avril – à l'Opéra – une triple conférence sur les autoroutes », *Les carnets de l'ACR*, mai 1956, 950957, p. 2.
[1024] BML, « Rapport sur l'organisation de la circulation aux USA », *Les carnets de l'ACR*, février 1952, 950957.
[1025] BML, « À l'orée de la nouvelle année, 400 000 automobilistes français s'insurgent… », *Carnets de l'ACR*, février 1952, 950957.
[1026] BML, « Signalisation… », *Carnets de l'ACR*, mars 1952, 950957.
[1027] BML, « Les méfaits du bruit sur l'organisme rendent nécessaire une opération « silence » », *Carnets de l'ACR*, août-septembre 1952, 950957.
[1028] BML, « Carte situant les points névralgiques de Lyon où se produisent des embouteillages et… accidents de la circulation », *Carnets de l'ACR*, avril 1952, 950957.
[1029] Archives du CAA Québec, « L'importance du service d'urgence du Club Automobile », *Autoclub*, octobre-novembre-décembre 1949, p. 6.
[1030] Archives du CAA Québec, « L'importance… du service de remorquage », *Autoclub*, juillet&août&septembre 1951, p. 1.

Graphique 11 : Causes d'appels à la remorqueuse par les membres des Clubs Automobiles en 1954.



Source : Archives du CAA Québec, « Avez-vous besoin de la remorqueuse ?... », octobre & novembre & décembre 1954, p. 26.

Le précédent graphique met en évidence les causes réelles des appels passés par les membres au service de la remorqueuse, à savoir : les troubles de pneus pour 23%, l'électricité pour 22% et l'ignition [la combustion] pour 14%. Les raisons du recours à la remorqueuse sont purement matérielles ; elles sont liées aux conditions climatiques hivernales et aux faiblesses techniques que connaissent les véhicules. Le service de remorquage, à l'aube des années 1960, n'a cessé d'acquérir de l'importance en termes de quantité, de qualité et de superficie couverte malgré la motorisation de masse, les progrès technique, mécanique et routier[1031].

De son côté, le CAQ sert d'intermédiaire entre ses membres et le gouvernement, avec la poursuite d'actions destinées à encourager l'amélioration du système routier, preuve que ce dernier n'est pas totalement maitrisé par le ministère de la Voirie[1032]. Il entend défendre les intérêts des automobilistes comme l'illustre son opposition aux taxes sur l'automobile[1033] et son souhait d'obtenir une loi de responsabilité[1034]. Le club

[1031] Archives du CAA Québec, « Assistance de remorquage », *Autoclub*, janvier&février&mars 1955, p. 12.
[1032] Archives du CAA Québec, « La route Québec-La Malbaie », *Autoclub*, juin 1946, p. 9.
[1033] Archives du CAA Québec, « Les taxes sur l'automobile », *Autoclub*, août 1946, p. 10.

québécois informe ses membres des différents débats qui se jouent au sein de la municipalité de Québec[1035]. Ce dernier présente des sujets pouvant concerner le stationnement, la législation, l'élaboration de système de transport en commun ou la pollution sonore[1036]. Le CAQ se voit réduit à une position de conseiller du fait de la mainmise de l'État sur la voirie et le développement urbain[1037].

Les particularités de chacun des deux clubs

Pour l'ACR, deux caractéristiques émergent. D'une part, le club embrasse les mondes de l'automobilisme. Il accorde un intérêt pour les poids lourds et leurs dangers[1038]. La motocyclette, brièvement évoquée, comme un instrument de détente permet l'essor du tourisme[1039]. La diversité des mondes automobiles ne manque pas d'entrer en conflit avec le rail. Les deux modes de transport s'opposent dans les usages : lors des départs en vacances, une diminution du recours au train apparaît comparativement à l'augmentation de l'usage de la vitesse automobile[1040]. La concurrence rail-route met en valeur la place solide qu'a le rail dans les déplacements : il y a une réelle culture ferroviaire qui est progressivement remise en question par la vitesse automobile[1041].

D'autre part, la seconde particularité est ce besoin de raviver l'époque de l'âge d'or de l'automobilisme comme si celui-ci a disparu ou comme si l'on a atteint un tournant. Ces *flash-back* s'expliquent du fait des 50 ans de l'ACR, mais pas uniquement. Ils tendent à souligner la démocratisation de la vitesse automobile à travers le réseau routier, l'automobile comme objet technique et les impressions de route[1042].

[1034] Archives du CAA Québec, « Nous voulons une loi de responsabilité », *Autoclub*, mars 1948, p. 11.
[1035] Archives du CAA Québec, « Le comité de la circulation suggère aux autorités municipales de Québec… », *Autoclub*, avril 1947, p. 12-13.
[1036] Archives du CAA Québec, « La commission du trafic propose… mais le Conseil municipal dispose », *Autoclub*, novembre 1945, p. 5 et 8.
[1037] Archives du CAA Québec, « Abus de signaux », *Autoclub*, décembre 1948, p. 2 .
[1038] BML, « Le poids lourd et le problème de la sécurité », *Carnets de l'ACR*, mars 1955, 950957, p. 4.
[1039] BML, « Ils ont passé par ici… », *Carnets de l'ACR*, avril 1952, 950957.
[1040] BML, « Autos – motos – scooters concurrents des chemins de fer », *Carnets de l'ACR*, août-septembre 1954, 950957, p. 27.
[1041] BML, « Laissera-t-on faire le chemin de fer ? », *Carnets de l'ACR*, novembre 1953, 950957, p. 12.
[1042] BML, « 1902-1952 où en était l'automobile à Lyon il y a cinquante ans », *Carnets de l'ACR*, janvier 1952, 950957 ; « Les premiers "salons" (1898-1902) », *Carnets de l'ACR*, novembre 1952, 950957 ; « Comment les écrivains de 1900 accueillirent les premières voitures sans chevaux », *Carnets de l'ACR*, février 1954, 950957, p. 38-40.

Le CAQ donne l'impression de réduire son aire d'intérêt à la municipalité de Québec[1043]. Cette attention se retrouve dans les réunions administratives où il n'y est pas fait mention d'autres espaces[1044]. Le regain d'intérêt du Club pour la ville de Québec peut s'expliquer par la prédominance de la population urbaine sur la population rurale, le poids démographique de la ville de Québec sur sa région. Il peut aussi s'agir d'une question territoriale : du fait de la présence d'autres clubs automobiles dans les villes de la province, le CAQ concentre son attention sur la ville de Québec.

Le rapprochement avec les États-Unis devient plus visible et plus fort[1045]. Les liens avec l'AAA sont renforcés du fait de la place tenue par les États-Unis dans l'histoire de l'automobilisme[1046]. Le but étant de s'inspirer du modèle américain, tout en renseignant les Québécois sur l'automobilisme dans le pays voisin[1047]. L'intérêt pour les États-Unis s'explique par le tourisme américain venant visiter la région[1048]. On peut y voir aussi une volonté de penser le territoire avec une focale plus grande : la région de Québec est pensée au sein de l'Amérique du nord[1049]. La vitesse automobile, d'une certaine manière, rapproche les individus, géographiquement et culturellement parlant. L'exemple le plus parlant est le récit de voyage effectué par la délégation du club se rendant à l'assemblée de l'AAA à San Francisco. Le récit de voyage idéal est extraordinaire, unique et sort du quotidien ; qu'il s'agisse des paysages, des panoramas, de la culture ou de la gastronomie[1050]. Pour chacun des touristes, le désir d'engager des comparaisons avec sa patrie d'origine est présent ; c'est le cas avec les Québécois se rendant à San Francisco. L'intérêt réside plus dans le regard des automobilistes sur l'automobilisme américain avec les fameux « Drive in[1051] », la congestion et le stationnement. Malheureusement, il ne s'agit, dans ce cas précis, que de quelques spécialistes et amateurs d'automobilisme ; leur regard ne témoigne pas du point de vue de la masse québécoise.

[1043] Archives du CAA Québec, « "Parking Meeters" et stationnement », *Autoclub*, juin 1946, p. 10.
[1044] Archives du CAA Québec, « Le Conseil d'administration du Club se réunit le 1er octobre », *Autoclub*, octobre 1947, p. 3 et 8.
[1045] Archives du CAA Québec, « L'American Automobile Association », *Autoclub*, août 1946, p. 7 et 12.
[1046] Voir Cotton SEILER, *op. cit.* ; James J. FLINK, *America adopts the automobile, 1985-1910*, *op. cit.*
[1047] Archives du CAA Québec, « Travaux de l'A.A.A. », *Autoclub*, décembre 1946, p. 13.
[1048] Archives du CAA Québec, « Half Nation's Traveler Will Vacation Outside U.S. », *Autoclub*, octobre 1946, p. 13.
[1049] Archives du CAA Québec, « Activities at the AAA Convention », *Autoclub*, décembre 1946, p. 9.
[1050] Archives du CAA Québec, « De Québec à la Californie en automobile », *Autoclub*, octobre 1947, p. 16.
[1051] Archives du CAA Québec, « Centre commercial spécial pour le public automobiliste », *Autoclub*, avril & mai 1949, p. 20.

Les deux clubs poursuivent leurs actions conformément aux buts initiaux qu'ils se sont fixés : ils fournissent des informations, organisent des activités et aident leurs membres. Les sujets traités sont particulièrement proches des deux côtés de l'Atlantique comme s'il y a une sorte d'harmonisation de la vitesse automobile à l'échelle internationale du fait des progrès industriels, de la démocratisation de l'automobilisme et du désir d'auto-mobilité. Malgré tout, des divergences demeurent. Du côté de la région de Québec, l'automobile est le principal centre d'intérêt du club et elle n'est pas réellement contestée par d'autres modes de transport, tandis que dans le département du Rhône, le paysage est plus diversifié en termes de mobilité.

L'essor du tourisme de masse

Dans ce sillage, les deux clubs poursuivent la promotion du tourisme de masse avec une volonté moindre du fait de la présence de l'État dans ce domaine.

L'optimisation et l'élargissement du tourisme pour les Rhodaniens

Du côté français, l'horizon départemental et régional est depuis longtemps atteint. Ce qui explique le peu de renseignements dédiés au tourisme. Le gouvernement s'engage dans l'optimisation de l'économie touristique. Il est donc question d'améliorer la route touristique en ajoutant des points de contact, de la signalisation, des stations-service, des garages et une hôtellerie plus compétitive[1052].

Du fait de l'accroissement de la mobilité des individus, les instances publiques doivent nécessairement penser les déplacements touristiques à l'échelle internationale[1053]. La sphère géographique du tourisme s'étend donc aux autres pays voisins. La revue informe ses membres sur les conditions de circulation en Suisse[1054]. L'Angleterre est aussi une destination encouragée ; l'ACR souligne l'aspect original de la prison comme réel hébergement pour tout séjour[1055]. Les automobilistes se déplacent

[1052] BML, « La route du tourisme doit être confortable », *Carnets de l'ACR*, avril 1952 ; « Sombres perspectives », *Carnets de l'ACR*, décembre 1952, 950957, p. 2.
[1053] BML, « Au congrès national du tourisme », *Carnets de l'ACR*, avril 1956, 950957.
[1054] BML, « Des postes téléphoniques vont jalonner », *Carnets de l'ACR*, février 1952, 950957.
[1055] BML, « Où passer de confortables séjours ? … en prison anglaise », *Carnets de l'ACR*, décembre 1952, 950957.

en direction des montagnes, des régions côtières et ensoleillées de l'Italie et de l'Angleterre : il s'agit d'un tourisme de relative proximité[1056].

L'essor de la mobilité nord-américaine

Le CAQ poursuit la publication de ses guides de route annuels. Le Guide de Route 1945 est publié en juin-juillet sous le titre *Voyages dans la Province de Québec* ou *Motoring in the Province of Quebec*[1057]. Le Guide de Route 1946 peut s'utiliser pour aller visiter quelques villes de l'est des États-Unis[1058]. Cet accroissement de l'aire couverte montre la maîtrise progressive sur le territoire : le voyage est sûr, on contrôle la durée du voyage dans un intervalle acceptable ; on connaît les routes, les étapes importantes et les lieux à voir. Il y a donc une réelle aspiration au voyage de la part des Québécois. Celle-ci dépasse même le continent nord-américain puisque des conseils sont prodigués pour aller visiter les pays européens[1059]. À l'origine, le message s'adresse aux Américains, mais il touche aussi les Québécois : ce qui signifie qu'il existe un rapprochement entre la population américaine et québécoise dans le désir de mobilité. Le CAQ est intéressé à connaître les Américains pour être en mesure de satisfaire leurs attentes[1060]. Présenter le profil de l'Américain moyen permet aux Québécois de se mesurer à celui-ci et donc de s'en rapprocher. Proposer des voyages outre-Atlantique indique une facilité de déplacement accrue par rapport à la première moitié du XX^{e} siècle[1061]. L'horizon de l'espace touristique québécois semble atteint avec le Guide de Route de 1948[1062]. Cela se confirme à la lecture du Guide de 1950 où l'on peut y lire les différents moyens pour se rendre dans la province et voyager à l'intérieur de celle-ci, les excursions organisées, les infrastructures hôtelières, commerces et autres infrastructures économiques et culturelles disponibles ainsi que les activités à disposition dans la province[1063].

[1056] BML, « Sombres perspectives », *Carnets de l'ACR*, décembre 1952, 950957, p. 2.
[1057] Archives du CAA Québec, « Le Guide de Route 1945 », *Autoclub*, juillet 1945, p. 9.
[1058] Archives du CAA Québec, « Guide de route et liste des garages officiels pour 1946 », *Autoclub*, juin 1946, p. 11.
[1059] Archives du CAA Québec, « Conditions de voyage en Europe », *Autoclub*, juin 1948, p. 11-12 ; « Tour d'Europe en automobile », *Autoclub*, janvier 1949, p. 3.
[1060] Archives du CAA Québec, « Le tourisme américain : ce qui l'intéresse, ce qu'il veut », *Autoclub*, septembre 1948, p. 2.
[1061] Archives du CAA Québec, « Si vous allez en Europe », *Autoclub*, juillet & août & septembre 1953, p. 22.
[1062] Archives du CAA Québec, « Guide de Route 1948 », *Autoclub*, juin 1948, p. 12.
[1063] Nouvelle de Publicité Inc., *Province de Québec : Paradis du touriste*, Ottawa, 1955.

Le rôle des clubs automobiles dans le domaine touristique est moins visible dans la seconde moitié du XX^{e}. Toutefois, ils participent à l'amélioration et à l'optimisation du phénomène[1064]. On observe dans les deux territoires une volonté d'améliorer le tourisme et la fin de la découverte ou redécouverte d'espaces propres aux territoires étudiés.

La maturité de la mobilité

Après la Seconde Guerre mondiale, la mobilité subit de profonds bouleversements dans le département du Rhône comme dans la région de Québec.

L'assise plurielle de la mobilité rurale dans le Rhône

Le Rhône poursuit le chemin dans lequel il s'est engagé précédemment en se diversifiant. L'activité automobile telle la Foire de Lyon où sont présentés les derniers modèles automobiles, les poids lourds ainsi que des machines agricoles se multiplient[1065].

Avec la fin des conflits, le domaine de l'agriculture est en pleine mutation grâce à plusieurs plans. Dès janvier 1947 apparaît le premier plan de modernisation et d'équipement, dit plan Monnet. Il « […] prévoit pour dès 1950 [sur cinq ans] un équipement global de 200 000 tracteurs […][1066] ». Ce plan tend à enseigner et vulgariser aux agriculteurs le recours à la motorisation et à la mécanisation des travaux ruraux par le biais des centres d'études des techniques agricoles (CETA)[1067]. Cela conduit à une modification des relations entre les institutions – telles que la Direction Départementale d'Agriculture (DDA), la chambre d'agriculture – et les populations rurales : les auteurs parlent d' « interstructuration des individus et des institutions ». Le notable se redéfinit en médiateur entre les CUMA et les institutions agricoles et publiques[1068].

[1064] Archives du CAA Québec, « Le rôle des clubs automobiles dans le développement du tourisme », août & septembre 1950, p. 1 : l'article traite à la fois de l'espace français et nord-américain en montrant le rôle majeur des clubs automobiles.
[1065] FAMB, « L'automobile à la Foire de Lyon », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°289, mai 1954, p. 74-75.
[1066] Arthur CONTE, *Les paysans de France de l'an 1000 à l'an* 2000, Paris, Plon, 2000, p. 324-325.
[1067] Gaston LANNEAU, *loc. cit.*, p. 328.
[1068] Gaston LANNEAU, Alain BAUBION-BROYE, Jean-Michel CASSAGNE, « Une mise en relation des sujets et des institutions : la fonction de notable dans la genèse des coopératives agricoles », *Annales*, Université de Toulouse-Le Miral, tom XIII – fascicule 2, juillet 1977, p. 42-70 ; citée par Mélanie ATRUX-TALLAU, « Histoire sociale d'un corps intermédiaire : l'Assemblée permanente des chambres

Ce plan passe par une aide américaine destinée à permettre le relèvement des pays d'Europe occidentale : il a pour titre *European Ricovery Program* (ERP). Le plan Marshall, adopté en 1947, est mis en vigueur le 3 avril 1948[1069]. Cela se traduit par l'essor de la mécanisation d'origine américaine[1070].

> « Concrètement, cette aide se traduit en France par l'importation de près de 45 000 tracteurs et d'un lot important de machines de récolte : moissonneuses tractées et surtout automotrices, ramasseuses-presses et autres. Le parc des tracteurs en France passe ainsi de 30 000 unités environ en 1939 à 85 000 en 1948 et 133 000 en 1950, avec le renfort de la production nationale, bien entendu[1071] ».

Le tracteur Pony de la marque Massey-Harris destiné pour les petites et moyennes exploitations est commercialisé avec beaucoup de succès dès 1947 ; à partir de 1950, il est d'ailleurs fabriqué en France. À partir de 1950, le Farmall produit par International Harvester s'impose à son tour en France. Des trois grandes industries américaines[1072], Ford, John Deere et International Harvester, cette dernière est la mieux implantée en Europe et vend le plus de tracteurs[1073]. Les plaines septentrionales et les régions de grandes exploitations sont celles qui s'équipent en masse[1074]. Par ailleurs, le gouvernement, par la loi du 10 mai 1954, accorde une subvention de 15% sur tout achat de matériel agricole : le désir d'équipement et les intérêts financiers des agriculteurs et cultivateurs convergent alors.

Dans le cas où la mécanisation est trop chère, des associations d'utilisateurs se forment pour acheter en groupe ; elles portent le nom de coopératives d'utilisation du matériel agricole (CUMA). Ces coopératives augmentent le capital des cultivateurs en regroupant à la fois les finances, mais aussi les connaissances permettant les échanges pratiques et théoriques entre cultivateurs. « Très répandues dans le Bas-Beaujolais et sur

---

d'agriculture », thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Claude-Isabelle Brelot, Lyon, Université Lyon 2, 2010.

[1069] Emmanuel LAURENTIN, *La France et ses paysans*, Paris, Bayard, 2012, p. 24-25 & 27.

[1070] CONSERVATOIRE DE L'AGRICULTURE, *Le paysan, la ferme et le tracteur : le rural et ses images, un siècle d'affiches agricoles (1860-1960)*, Paris : Somogy Chartres : Le Compa-Conservatoire de l'agriculture, 2006, p. 88.

[1071] Jean CHEROUVRIER & Jean NOULIN (dir.), *op. cit.*, p. 68.

[1072] CONSERVATOIRE DE L'AGRICULTURE, *Le paysan, la ferme et le tracteur*, *op. cit.*, p. 88.

[1073] Emmanuel LAURENTIN, *op. cit.*, p. 27.

[1074] Jean BOICHARD, « Le niveau de vie du paysan français, état actuel et conséquences géographiques », *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 33, n°1, 1958, p. 46.

le plateau lyonnais, elles ont moins de succès dans le vignoble du Haut-Beaujolais[1075] et aussi dans la zone montagneuse, où les fermiers sont très individualistes[1076] ». Les CUMA émergent donc dans certaines conditions ; elles sont la preuve que l'automobilisme ne conduit pas uniquement à l'individualisme.

À la fin de l'année 1945, l'Union Nationale des coopératives d'utilisation de matériels agricoles (UNCUMA) et la Fédération Nationale des CUMA (FNCUMA) voient le jour. Celles-ci ont pour objectif de fournir un cadre économique et juridique propice à l'essor des CUMA qui est promulgué par la loi du 12 octobre 1945[1077]. Elles permettent aux paysans français de s'associer à partir de quatre individus pour acheter et exploiter des outils mécaniques agricoles[1078] : « [e]lle représente une forme officielle de copropriété et permet de mutualiser les investissements[1079] ».

À partir de 1947, les CUMA se hiérarchisent en trois catégories : « les coopératives de production et de vente (type A), les coopératives d'approvisionnement (type B) et les coopératives de matériel agricole (type C)[1080] ». Le nombre de CUMA s'accroît entre 1945 et 1955 et diminue ensuite jusqu'en 1960 pour partie à cause de l'achat individuel[1081]. Malgré des encouragements de l'État, les CUMA émergent difficilement et certaines sont même dissoutes[1082]. Elles connaissent quelques difficultés, car les paysans ont du mal à délaisser l'individualisme et l'autonomie[1083] – il faut nuancer ces propos, car des pratiques de coopération ont existé par le passé[1084].

[1075] Les grands domaines ont leur parc privé. Ailleurs, les vignerons s'associent fréquemment à deux ou trois pour acquérir un tracteur-enjambeur ou un atomiseur. Les CUMA n'interviennent pas.
[1076] Gilbert GARRIER, *Paysans du Beaujolais et du Lyonnais 1800-1970*, tome 1, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1973, p. 590.
[1077] Emmanuel LAURENTIN, *op. cit.*, p. 35.
[1078] Philippe ASSENS, « Les compétences professionnelles dans l'innovation : le cas du réseau des coopératives d'utilisation de matériel agricole (CUMA) », thèse de sciences économiques sous la direction Gilles Allaire, Toulouse, Université des sciences sociales de Toulouse, 2002, p. 5. Merci à Claire Bailly Alemu de m'avoir fait connaître cette référence.
[1079] Mathieu CAPITAINE, « Organisation des territoires des exploitations agricoles. Impact du recours à des collectifs d'action : la conduite de chantiers de récolte en CUMA », thèse de sciences agronomiques sous la direction de Jacques Baudry, Mirecourt, Institut National de la Recherche Agronomique, 2005, p. 13. Merci à Claire Bailly Alemu de m'avoir fait connaître cette référence.
[1080] Philippe ASSENS, *op. cit.*, p. 77.
[1081] Philippe ASSENS, *op. cit.*, p. 67.
[1082] Mathieu CAPITAINE, *op. cit.*, p. 14-15.
[1083] Jean BOICHARD, *loc. cit.*, p. 52.
[1084] Philippe ASSENS, *op. cit.*, p.71-72.

L'essor des CUMA témoigne d'un acte économique fort : cela oblige à rationaliser son travail, ses rendements et ses pratiques[1085].

Deux éléments importent dans le développement de la mécanisation agricole : « le coup d'œil chez le voisin[1086] » que les paysans pratiquent, ainsi que la transition lorsque « le tracteur est devenu le symbole de l'agriculture moderne[1087] ». Le statut de l'objet technique et l'importance qu'on lui accorde jouent un rôle prépondérant dans son utilisation et son acceptation sociale. Le processus d'acculturation est donc varié et il passe par divers médias ; pourtant, en 1950, une limite demeure : la méconnaissance des techniques liées au tracteur par les agriculteurs[1088].

Le développement des transports en commun a atteint son maximum. Cela se perçoit dans l'éventail des fonctions des autocars qui ont progressivement chacun une tâche attitrée. Il y a par exemple l'autocar de grand tourisme qui entend répondre aux besoins d'évasion des individus[1089], l'autocar de la neige emmenant les skieurs vers les stations de sports d'hiver[1090]. Ces deux types de transport se construisent par les publications et les courses organisées par la Fédération nationale des associations de routes touristiques (FNART) [1091]. La revue évoque le projet de créer des bus scolaires destinés à emmener les enfants de leur domicile jusqu'à l'école pour répondre à plusieurs problèmes : la hausse de la natalité d'après-guerre, le problème du regroupement des écoles dispersées dans l'espace rural en lien avec le développement de l'enseignement. À l'origine donc, le bus scolaire doit sa raison d'être à la dispersion géographique des enfants par rapport à l'école rurale[1092].

[1085] Martine COCAUD, « Un modèle de solidarité du monde agricole d'après-guerre : le mouvement des CUMA », HAL : halshs-00008091, version 1, http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00008091/en/, consulté le 20/02/12. Merci à Claire Bailly Alemu de m'avoir signalé cette référence.
[1086] Maryvonne BODIGUEL, *op. cit.*, p. 27-46.
[1087] Gaston LANNEAU, *loc. cit.*, p. 329.
[1088] Michel CEPEDE et *al.*, « Résumé et conclusion », *Bulletin de la Société française d'économie* rurale, n°1, 1951, p. 56.
[1089] FAMB, « L'autocar de grand tourisme », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°275, octobre 1952, p. 101.
[1090] FAMB, « Les autocars de la neige », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°277, mars-avril 1952, p. 47.
[1091] FAMB, « Où en est le mouvement des routes touristiques de France ? », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°298, octobre 1955, p. 59-61.
[1092] FAMB, « Projet de bus scolaire », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°289, mai 1954, p. 65.

En ce qui concerne l'entreprise lyonnaise Lafond, évoquée précédemment, elle évolue jusqu'à dépasser l'aire géographique du département. À partir de 1943, la fin de la guerre aidant, l'entreprise Lafond développe des lignes à l'échelle interdépartementale reliant Lyon Saint-Just à Mornant, Saint-Symphorien sur Coise et Saint-Martin en Haut, et Lyon à Hauteville (Ain). À partir de 1947, la compagnie développe des voyages touristiques. En 1959, elle ouvre la ligne Lyon-Saint-Marcelin et en 1961 Lyon-Marcy L'étoile-Pollionay. La création de ces différentes lignes témoigne bien de la mobilité grandissante de la population rhodanienne qui évolue dans une aire qui n'est plus restreinte à celle du département.

On observe donc dans le Rhône un essor de la mobilité qui trouve ses racines dans les associations et les institutions qui encouragent l'utilisation de différents véhicules. Par ailleurs, le rôle des contacts humains dans l'accroissement de la mobilité constitue une spécificité du monde rural, c'est particulièrement visible avec l'essor du tracteur. La motocyclette est passée de mode puisqu'on en n'entend plus parler ; on peut aussi y voir une stagnation avec la fin des progrès techniques de ce moyen de transport.

L'apogée de l'automobilisme dans la région de Québec

Dans la région de Québec, l'automobile est le mode de transport dominant. Toutefois, les autres modes motorisés croissent en nombre et en usages divers.

Le camionnage se développe du fait de la nécessité de mobilité des biens tels que le lait, la viande, les médicaments, le bois et les chaussures. De multiples actions politiques et économiques sont entreprises pour développer les usages utilitaires de la motorisation. Le 22 juin 1940 est passée la loi instituant la régie des services publics qui est remplacée par la régie provinciale des transports et communications[1093]. Ainsi, le 1er juillet, la régie des transports et communication du Québec établit, par une ordonnance, les dimensions et le poids maximum des véhicules de commerce et de livraison. En 1952 est créé le ministère provincial des Transports et des Communications, dirigé dès 1954, par Antoine Rivard. Il est chargé de surveiller et de contrôler le transport des voyageurs et des marchandises.

[1093] 4 George VI, 1940, chap. 11, art.11.

L'Association du camionnage du Québec (ACQ), regroupement de diverses associations du monde routier, se crée en 1950-1951. Elle entend s'intéresser à « la promotion et à la défense des intérêts des transporteurs routiers de marchandises du Québec[1094] ». Cette dernière encourage les routiers à être plus mobiles. Le statut des camionneurs se structure concrètement. Deux personnes en sont responsables : « Lucien Dugas de Joliette, président de la Régie des services publics de 1939 à 1944 […] et le colonel J. J. Harold, président de la Régie des transports […]. Monsieur Dugas a classifié les permis d'exploitation dans le Québec, alors que Monsieur Harold a favorisé le contrôle des tarifs. Ils ont tous deux contribué à établir une législation saine dans l'intérêt public comme aux transporteurs eux-mêmes[1095] ».

Le cultivateur est aussi un adepte du camion, car il lui permet de transporter aisément des produits au marché et d'étendre ainsi son aire d'influence. Dès la fin de la guerre, l'Union Catholique des Cultivateurs (UCC) propose à ses lecteurs d'acheter 400 camions militaires utilisés auparavant lors du conflit. Les véhicules militaires sont variés, il y a des camions de trois-quarts tonne, d'une demi-tonne, de trois tonnes et des véhicules de transport à sept passagers ou à marchandises. Il s'agit d'une offre intéressante du fait des prix proposés abordables pour les cultivateurs – entre 250 et 700$. Le désir de s'équiper en camions est palpable chez les cultivateurs dans la mesure où le journal est dans l'obligation de proposer un tirage au sort[1096].

À l'instar du camion qui se spécialise par sa forme pour répondre aux besoins des individus, l'autobus fait de même. Ce dernier rend divers services propres à la population québécoise[1097] : le service intercité ou interurbain qui effectue le service entre deux villes ; le service urbain régional reliant les principaux centres avec les villages des régions environnantes ; le service spécial *sightseeing* destiné à faire visiter les lieux touristiques. Ces différents usages sont progressivement organisés en raison d'une forte demande des Québécois. Les individus qui souhaitent opérer ces services d'autobus doivent obtenir un permis de la régie des transports, tandis qu'

[1094] http://www.carrefour-acq.org/a-propos/qui-sommes-nous/historique, consulté le 29/08/11.
[1095] Jean RAYMOND, Sylvain SAUMURE & Camille ARCHAMBAULT, *Historique du camionnage: biographie*, Montréal-Nord, Éditions JSSR, 1992, p. 9.
[1096] « Véhicules militaires offerts en vente aux cultivateurs du Québec », *La terre de chez nous*, 26 juin 1946, p. 12.
[1097] René BERGERON, « Transport par automobile dans la Province de Québec », maitrise de sciences commerciales, Québec, École supérieure de commerce, 1947, p. 37-41.

> « [u]n autobus qui ne sert que pour transporter des écoliers de leur maison à l'école ou un autobus qui appartient à un hôtel et ne sert qu'à transporter les clients de l'hôtel à la gare ou au quai, peut être opéré sans un permis de la régie[1098] ».

On peut voir dans cette distinction la nouveauté des usages de l'autobus pour le transport scolaire et « privé » comparativement aux autres usages moins récents. La régie des transports est responsable de la réglementation stricte des qualifications requises aussi bien pour le véhicule que pour son chauffeur ; elle est aussi chargée de faire évaluer par des inspecteurs la bonne marche des entreprises de transport quant à l'aspect technique des véhicules et l'adhésion à une police d'assurance par exemple.

À l'aube des débuts du conflit mondial, les tracteurs font leur apparition dans la région de Québec. Les réclames vantent différentes marques américaines telles que Mc Cormick-Deering, Massey-Harris et Ford. D'ailleurs, *La terre de chez nous* consacre plusieurs colonnes à guider son lectorat dans son choix de la motorisation. Un des premiers articles comparant le cheval au tracteur est rédigé par un agronome, soit un professionnel de la mécanisation et de la motorisation agricole. Il s'agit d'un article « avant-gardiste » dans la mesure où le tracteur est à un prix d'achat élevé entre 650$ et 900$; seules quelques personnes sont susceptibles de l'acheter[1099]. L'article présente les points positifs et négatifs des deux modes de transport qu'il s'agisse de coûts financier, de rendement et d'entretien dans le but d'informer les cultivateurs afin qu'ils puissent prendre la meilleure décision. Après avoir présenté ce bilan comparatif, l'agronome termine en insistant sur le fait que les chevaux sont encore nécessaires et utiles dans les fermes : il donne le conseil à ses lecteurs de ne pas se séparer de cet animal si précieux.

Le tracteur est, pour le moment, un objet entre les mains d'une minorité de cultivateurs : les chevaux demeurent nécessaires au bien-être de l'exploitation agricole. Pour pallier à la cherté du tracteur, le journal de l'UCC propose que les cultivateurs se regroupent en coopérative pour l'achat, l'entretien et l'utilisation du tracteur. Cette pratique se rapproche du modèle des CUMA en France même si au Québec, la coopération n'est pas instaurée par l'État provincial. *La terre de chez nous* fournit des

[1098] René BERGERON, *op. cit.*, p. 42.
[1099] « Cheval ou tracteur ? », *La terre de chez nous*, 20 mars 1940, p. 2.

indications sur le coût estimé du fonctionnement d'un tracteur[1100] et préconise une organisation hiérarchisée pour produire un travail effectif grâce à des fiches de relevé du travail effectué et à faire[1101].

L'UCC propose aussi des « cours à domicile » rédigés par des agronomes. Il s'agit d'articles traitant d'un domaine rural ou agricole et proposant quelques connaissances avec en toute fin un questionnaire composé de quatre interrogations environ[1102]. L'attention est portée sur le coût d'utilisation, les avantages, les inconvénients et les charges constantes et variables du cheval et du tracteur. Les encarts se multiplient tendant à démêler la complexité présente autour du monde des tracteurs : quelle marque choisir ? Quelle puissance ? Quelle est la taille du tracteur la mieux adaptée pour le type de surface agricole à cultiver ?[1103] Il s'agit de répondre à des questions pratiques au sujet de la mécanisation dans le but d'orienter et d'aider les cultivateurs québécois[1104]. Ces informations constituent des points de référence qui servent pour le possible passage à la motorisation agricole. Armé de ces nouvelles connaissances, le cultivateur québécois peut ainsi faire son choix parmi la variété des tracteurs[1105]. Faire le choix de la mécanisation oblige à repenser toute l'organisation de la ferme en termes de dépenses et de recettes, à raisonner dans la longue durée avec par exemple la nécessité de prévoir les dépenses liées à l'entretien[1106]. On retrouve ici une idée commune évoquée à propos de l'automobile et du système de la vitesse qui amène et oblige à voir loin, à prévoir et à anticiper.

D'autres éléments, annexes, sont donnés aux lecteurs du journal. Les industriels américains font la promotion de leur tracteur : ils publient des éléments informant les lecteurs du rendement, de l'utilisation et des appareils qu'il est possible d'adjoindre au tracteur. Ils insistent tous sur la souplesse et l'aisance d'utilisation, les prix bas et la pluralité des tâches que peut assurer la machine. Une publicité Ford présente un tracteur

[1100] Cela fait référence à la dépréciation, aux réparations, aux dépenses en gazoline, huile et au salaire du conducteur.
[1101] « Tracteur et coopération », *La terre de chez nous*, 28 février 1945, p. 10.
[1102] « Mécanisation agricole rationnelle », *La terre de chez nous*, 17 novembre 1954, p. 4 & 24 novembre 1954, p. 4.
[1103] « Machinerie agricole », *La terre de chez nous*, 11 avril 1956, p. 22-23.
[1104] « La mécanisation : affaire de compétence et de jugement », *La terre de chez nous*, 11 avril 1956, p. 28.
[1105] « Machinerie agricole », *La terre de chez nous*, 11 avril 1956, p. 22-23.
[1106] « La mécanisation accentue le problème de l'équilibre dans la bonne exploitation agricole », *La terre de chez nous*, 11 avril 1956, p. 28.

conduit par un garçon avec comme légende « Votre jeune fils peut faire fonctionner un tracteur Ford » : l'idée étant de souligner la facilité d'utilisation de ce tracteur, accessible même aux très jeunes gens. Le journal recense les entreprises spécialisées dans la réparation des véhicules à moteur avec lequel le cultivateur motorisé est susceptible d'entrer en contact une fois le passage à la mécanisation agricole effectué[1107]. Le service Esso Imperial donne des informations utiles aux fermiers quant au carburant[1108]. Ces conseils sont importants, car ils témoignent de la présence du tracteur dans l'exploitation fermière ; cela oblige le cultivateur à apprendre à utiliser ce dernier et tous les éléments connexes qui s'y rapportent.

Un autre mode de transport se développe : l'autoneige ou *snowmobile* créée et produite par J. A. Bombardier à la fin des années 1930. L'industrie, développée avec les besoins militaires de la Seconde Guerre mondiale, croît du fait de la demande civile : la société L'Auto-Neige Bombardier Limitée voit le jour en 1942.

Tableau 15 : Production d'auto-neiges Bombardier entre 1937 et 1941

	production
1937	10
1938	18
1939	36
1940	100
1941	environ 100

Source : « Apparition d'une nouvelle industrie dans la province de Québec », *La terre de chez nous*, 25 décembre 1940, p.6.

La fabrication d'auto-neiges augmente au fil des ans : entre 1939 et 1940, elle augmente de près de 200%. La population civile souhaite donc ardemment pouvoir se déplacer aisément durant la longue période hivernale[1109]. L'auto-neige est susceptible d'intéresser « […] les médecins de campagne, les taxis ruraux, les compagnies d'exploitation du bois et nombre de gens dont les affaires exigent de constants déplacements par des routes d'hiver non déblayées[1110] ». Le B12 effectue de multiples tâches : servir d'ambulance, de bus, pour les opérations forestières, pour les sports d'hiver, pour les déplacements du docteur, du postier ou des écoliers. L'imaginaire des Québécois et la souplesse du véhicule constituent la mobilité en construction. Par la

[1107] « Le service United Auto Parts couvre la province », *La terre de chez nous*, 23 février 1944, p. 17.
[1108] « Renseignements utiles pour les fermiers », *La terre de chez nous*, 19 septembre 1951, p. 7.
[1109] http://www.fjab.qc.ca/fr/content/jab/biographie1946_1948.htm, consulté le 29/08/11.
[1110] « Apparition d'une nouvelle industrie dans la province de Québec », *La terre de chez nous*, 25 décembre 1940, p. 6.

suite, Bombardier développe une version à plus grande contenance de l'autoneige B12 : l'autoneige C18, 18 signifiant qu'elle peut accueillir 18 personnes adultes en son sein ou bien 25 écoliers pour permettre à ceux-ci de se rendre à l'école[1111].

Toutefois, l'entreprise subit quelques revers dès l'instant que l'État provincial accentue le déneigement des routes en 1949. Les autoneiges perdent de leur intérêt et l'industriel se tourne donc vers les entreprises ayant recours aux véhicules à moteur pour fonctionner : les véhicules industriels traînant les arbres ou ceux déblayant les trottoirs enneigés par exemple. En se spécialisant, Bombardier propose une réponse à la rigueur de l'hiver. Dans la même veine, il invente la motoneige ou Ski-Doo, prolongement individuel de l'autoneige, à la toute fin des années 1950[1112]. Bombardier vise les : « sportifs, [les] missionnaires, [les] trappeurs, [les] prospecteurs, [les] arpenteurs, [les] gardes-chasse, [les] surveillants de lignes téléphoniques et électriques[1113] ». La motoneige suscite des enthousiasmes, car elle répond à un désir de mobilité individuelle à la fois utilitaire et récréatif, touristique et sportif.

Dans la région de Québec, l'automobile domine comme mode de transport, ce qui n'empêche pas pour autant le développement du camion et l'autobus. Du fait des progrès industriels, de la diminution du coût des véhicules, quelques individus et certains entrepreneurs ont recours à ces deux types de locomotion. Ces deux modes se structurent par les interventions étatiques relatives à la législation. La mobilité agricole est encouragée par l'Union Catholique des Cultivateurs qui vulgarise les connaissances relatives à la mécanisation agricole. Les conditions climatiques et les difficultés étatiques à entretenir les routes l'hiver amènent la création en série d'autoneiges destinées à pallier le manque de mobilité durant l'hiver.

Le rôle de quelques institutions, des associations, de l'État et de quelques individus accroissent la mobilité des Québécois. Cette mobilité se construit selon les besoins de la population : besoins individuels dans le cas de l'automobile et de la motoneige, les besoins collectifs par l'autobus et les besoins professionnels avec le camion et le tracteur – la hiérarchie proposée n'est pas immobile, mais est bien soumise

[1111] Voir photographie : BANQ, E6,S7,SS1,P35491.
[1112] Voir photographie : BANQ, P697,S1,SSS11,D30.
[1113] Musée Joseph Armand Bombardier.

à des changements selon l'utilisation qu'en font les Québécois, selon la conjoncture, mais aussi en fonction de l'emploi du temps de la journée.

Du fait de la démocratisation de la vitesse automobile et des progrès des mondes automobiles, transparaît dans les littératures automobiles l'apparition d'une nouvelle société : la société du risque. La société du risque naît lorsque l'homme explique rationnellement les événements en essayant de les réduire à des analyses quantitatives, notamment par le recours massif aux statistiques ; désormais, l'homme, dans cette nouvelle société, est tenu pour responsable[1114]. Les deux clubs s'engagent sur cette route en effectuant diverses interventions pour permettre à l'automobilisme de s'épanouir.

Les débuts de la société du risque

La sécurité routière

> « Depuis un quart de siècle, le nombre des autos en usage a tellement augmenté que les rues et les routes en sont encombrées ; notre mode de comportement dans cette circulation intense doit être sujet aux conditions actuelles[1115] ».

Main dans la main, l'ACR et la prévention routière

L'ACR privilégie aussi la sécurité routière. Lors d'un discours en 1952, le président du club l'évoque comme étant « l'objectif numéro un des clubs automobiles en France ». L'auteur décompose son argumentation en trois manières d'aborder la problématique de la sécurité routière : diminuer le facteur de risque humain, améliorer le système routier et continuer les progrès techniques du véhicule[1116]. L'ACR construit un programme qui passe par la lutte contre les fous de la route[1117] : il encourage l'enseignement de l'art du volant dès le plus jeune âge[1118], l'amélioration du réseau

[1114] Ulrich BECK, *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Flammarion, 2008 (réédition de 2003).
[1115] Archives du CAA Québec, « Pourquoi des cours de conduite », *Autoclub*, avril & mai & juin 1951, p. 13.
[1116] BML, « Sécurité routière », *Carnets de l'ACR*, juin 1952, 950957.
[1117] BML, « La guerre aux fous de la route », *Carnets de l'ACR*, juillet 1952, 950957.
[1118] BML, « Réception des auto-écoles à l'Automobile-Club », *Carnets de l'ACR*, novembre 1954, 950957, p. 40.

routier et son adéquation aux besoins des usagers[1119] et décourage l'union de l'alcool et du volant responsable de la hausse des accidents[1120].

Dès 1949, une initiative des sociétés d'assurances et des professionnels de l'Union routière de France s'engage pour réduire la mortalité routière : c'est la naissance de l'association prévention routière. Elle se développe à l'échelle départementale et en 1950, le comité départemental de la prévention routière voit le jour à Lyon. En novembre 1952, un membre de l'ACR devient président du comité départemental de la prévention routière dans le Rhône. Le comité est à l'origine des « postes de secours ; [des] examens psychotechniques ; [des] vérifications des véhicules ; [de l'] éducation pratique des enfants par les pistes et petites voitures permettant l'enseignement du Code de la route ; […] [et des] voitures auto-test et cyclo-test […][1121] ». Il initie en 1952 une expédition nocturne afin de rapporter les véhicules dangereux de manière à faire prendre conscience aux conducteurs du non-respect des lois[1122] ; c'est la « semaine nationale de l'éclairage et de la signalisation[1123] ». En 1953, avec l'aide de la presse et de la police, le comité départemental de la prévention routière inaugure sa première « Journée sans accidents[1124] » où il y est question d'informer et de responsabiliser les usagers de la route pour réduire le nombre d'accidents.

Le CAQ : auto-école pour citoyen-automobilisé

Le nombre croissant de conducteurs impose de repenser l'apprentissage de la conduite automobile pour réduire les accidents et sécuriser la mobilité des Québécois[1125]. Le CAQ prend position dans le débat sur l'apprentissage de la conduite automobile à l'école[1126]. Parallèlement, il organise des « cours de conduite[1127] » composés de leçons théoriques et pratiques et destinés à tout public. Le club démocratise les comportements des usagers au volant. Même s'il s'ouvre à la population

[1119] BML, « Vœu : que les "belles" routes de France deviennent… "bonnes" ! », *Carnets de l'ACR*, mai 1956, 950957, p. 2.
[1120] BML, « Va-t-on agir contre les méfaits de l'alcool ? », *Carnets de l'ACR*, juin 1953, 950957, p. 3.
[1121] BML, « Sécurité routière et prévention », *Carnets de l'ACR*, mars 1955, 950957, p. 2.
[1122] BML, « Expédition nocturne de la prévention routière », *Carnets de l'ACR*, janvier 1953, 950957.
[1123] www.prenventionroutiere.asso.fr/Nous-connaitre/Notre-histoire, consulté le 13/06/12.
[1124] BML, « La guerre aux fous de la route », *Carnets de l'ACR*, juillet 1952, 950957.
[1125] Archives du CAA Québec, « La conduite de l'auto : nécessité d'un apprentissage », *Autoclub*, mars 1948, p. 5-6.
[1126] Archives du CAA Québec, « Apprendre à l'école la conduite de l'automobile », *Autoclub*, octobre 1946, p. 16.
[1127] Archives du CAA Québec, « La rapidité de vos réflexes au volant », *Autoclub*, mars 1948, p. 8-9.

québécoise, le Club privilégie ses membres en leur offrant des cours de perfectionnement de la conduite automobile[1128]. Il y a une volonté de dé-complexifier la conduite automobile chargée de technicités[1129].

La figure du chauffeur-conducteur gagne en complexité. On attend de lui qu'il ait une connaissance plus pointue de son véhicule et de son fonctionnement, de la manière dont il doit le conduire sur la chaussée, mais aussi de la façon dont sont susceptibles de se conduire les usagers de la route. Un plus grand poids repose sur ses épaules, car la société tend à le rendre responsable. C'est dans cette optique et en regardant le modèle américain que le CAQ désire l'apprentissage de la conduite automobile dans les écoles[1130]. Le club entend s'adapter à l'évolution de la société et à la démocratisation de la vitesse qui est désormais accessible dès 17 ans[1131]. En découle le souhait de voir le gouvernement organiser l'émission de permis de conduire de manière à accroître la sécurité automobile[1132]. Le club s'engage donc dans une campagne de sécurité routière énergique durant toute la période[1133].

La mobilité se démocratise en partie grâce aux efforts du club. Cette politique s'inscrit dans la dynamique de l'assurance automobile. La sécurité routière et l'assurance automobile sont concomitantes : contribuer à produire de bons chauffeurs signifie diminuer le nombre d'accidents et par conséquent les frais d'assurance[1134].

Un but, deux trajectoires

L'ACR fidèle à sa mission d'association

À l'inverse, du côté français, l'ACR se contente de poursuivre la voie de la promotion de l'automobilisme et de la défense de ses membres. Ce choix de ne pas se spécialiser dans un domaine précis de l'automobilisme s'explique par l'engagement de

[1128] Archives du CAA Québec, « Cours de perfectionnement de la conduite de l'auto », *Autoclub*, janvier 1949, p. 1.
[1129] Archives du CAA Québec, « Le temps de réaction et la chauffeur », *Autoclub*, avril & mai 1949, p. 7-8.
[1130] Archives du CAA Québec, « Cours de conduite de l'automobile », *Autoclub*, décembre 1948, p. 3
[1131] Archives du CAA Québec, « Pourquoi pas des cours de conduite dans nos écoles ? », *Autoclub*, juin & juillet 1949, p. 1.
[1132] Archives du CAA Québec, « Examen des conducteurs », *Autoclub*, octobre & novembre & décembre 1951, p. 14.
[1133] Archives du CAA Québec, « La lutte pour la sécurité routière », *Autoclub*, avril & mai & juin 1952, p. 16.
[1134] Archives du CAA Québec, « 35e rapport du Club Automobile de Québec », *Autoclub*, mars 1948, p. 14.

l'État dans les mondes de l'automobilisme. Les pouvoirs publics sont en charge du réseau routier, de la législation automobile, de l'assurance automobile avec la loi de 1951 créant le Fonds Spécial d'Investissement Routier, de l'éducation automobile avec l'institution du permis de conduire et du Code de la route. Le club n'a pour ainsi dire aucun domaine dans lequel s'investir, hormis sa mission d'association existant pour ses membres.

Le club a réussi un des objectifs qu'il s'est fixés : encourager l'automobilisme. L'ACR ne s'investit pas de la même manière que le CAQ du fait de son positionnement dans la société française. En comparant les deux clubs dans la longue durée, il apparaît que le CAQ s'engage bien plus fortement dans différents champs de l'automobilisme avec les guides touristiques, le service de remorquage et l'assurance automobile. Cela tient sans doute du fait de l'essor rapide de la possession automobile qui atteint jusqu'aux moyennes et basses classes de la société québécoise. Il est donc cohérent que l'ACR, malgré le développement d'une société du risque qu'il voit s'organiser et qu'il tente de réduire, ne s'engage pas outre mesure, mais demeure dans la ligne directrice dans laquelle il a été tout au long du XX^{e} siècle.

Le CAQ et l'assurance automobile

Du fait de la hausse du parc automobile et des accidents automobiles, la question de l'assurance obligatoire commence à percer dans la société québécoise. Celle-ci va de pair avec la question de la responsabilité financière[1135]. Ici encore, l'automobilisme fédère des dialogues ou des prises de conscience de débats communs à travers les pays et les continents puisque l'assurance obligatoire a cours dans les pays européens et l'Australie, tandis que la responsabilité financière est la règle dans une grande partie du Canada et des États-Unis.

Le CAQ s'investit dans la création d'une compagnie d'assurance automobile[1136] : la revue devient alors une vitrine consacrée à cette thématique. La question de l'assurance automobile ou de la responsabilité financière est posée dans la

[1135] Archives du CAA Québec, « La loi de responsabilité financière et l'assurance obligatoire », *Autoclub*, février 1947, p. 9-10.
[1136] Archives du CAA Québec, « La Compagnie d'assurance du club », *Autoclub*, mars 1948, p. 1.

revue et à l'échelle de la Province[1137]. Le club offre ainsi un service à ses membres, service qui contribue à étendre son champ de compétence et à renouveler son utilité ; chose importante dans la mesure où la part de l'investissement de l'État dans les domaines de l'automobilisme s'est faite plus grande au fil des ans. On peut avancer que le choix du CAQ résulte du développement massif de l'automobilisme, de l'accroissement des accidents automobiles et des progrès du système routier. Ce nouvel élément contribue à accroître le capital de mobilité des membres du CAQ vis-à-vis des automobilistes québécois.

Les deux clubs répondent donc différemment à l'augmentation des effets néfastes de l'automobile, principalement des accidents, qui apparaissent durant la fin des années 1940 et le début des années 1950. Bien que les deux clubs ont en commun le souhait d'un essor de l'automobilisme, le CAQ se trouve être un producteur de mobilité particulièrement important face à l'ACR, et cela, en dépit de la démocratisation de la possession automobile dans la région de Québec.

La vitesse automobile conduit, dans la seconde moitié du XX^{e} siècle, à l'émergence d'une nouvelle société : une société du risque. Celle-ci est partiellement visible dans les littératures automobiles et notamment dans les revues des clubs automobiles. Les deux clubs usent sensiblement des mêmes outils pour combattre l'accroissement des effets négatifs de l'automobile, notamment les accidents routiers, mais aussi de la pollution sonore. Toutefois, du fait de plusieurs éléments propres à chaque territoire, les deux clubs prennent leur propre chemin : pour l'ACR la continuité des efforts produits depuis sa naissance en promouvant l'automobilisme et aidant ses membres, pour le CAQ la technicité en choisissant de développer la branche de l'assurance automobile.

La vitesse automobile a des effets sur la structuration mentale des individus. Les littératures automobiles se développent quantitativement et qualitativement. Les revues des clubs automobiles évoluent avec la société et inversement avec une influence bien moindre, il faut le reconnaître, du fait de leur aire d'influence somme toute restreinte.

[1137] Archives du CAA Québec, « Responsabilité financière des automobilistes », *Autoclub*, juin 1948, p. 6.

Les récits de voyage tendent à disparaître du fait de l'augmentation de la possession automobile, tandis que les guides touristiques, en essor, subissent aussi des changements dans leur contenu et leur forme. Le capital de mobilité des individus des deux côtés de l'Océan se construit en grande partie par les littératures automobiles ; ce qui conduit à montrer de manière flagrante les inégalités entre les membres des clubs automobiles et les automobilistes.

Les littératures automobiles montrent l'importance de la vitesse automobile. L'avènement de la société du risque conduit nécessairement à la naissance de la prévention routière : la vitesse automobile se nourrit de l'anticipation. L'anticipation est inscrite dans l'automobilisme par la signalisation, par le réseau routier et son entretien, par le recours aux littératures automobiles du voyage qui conduisent à penser ce dernier avant qu'il ne se produise. Le simple terme de prévention routière indique que l'on anticipe sur les effets négatifs de la vitesse en tentant de les réduire, de les annuler ou de les faire disparaître. La vitesse automobile amène à se projeter dans un futur proche, à aller plus vite que son temps. À certains degrés, il y a donc un désagrégement du temps présent, de l'instantanément qui tend à prendre moins de place, à s'évaporer et à durer moins longtemps.

Chapitre 6 :
MAITRISER LA VITESSE : LE PROCESSUS DE NORMALISATION

> « Le déplacement est une nécessité, et la vitesse est un plaisir. La possession d'une automobile est plus encore : une espèce de brevet de citoyenneté, le permis de conduire est la lettre de créance de cette noblesse mobilière dont les quartiers sont la compression et la vitesse de pointe. Le retrait de ce permis de conduire n'est-il pas aujourd'hui une espèce d'excommunication, de castration sociale ?[1138] »

Pour pouvoir fonctionner, la vitesse automobile requiert inévitablement d'être restreinte par des limites de vitesse : cela procède de la « rançon du progrès[1139] ». Sans limites de vitesse pour encadrer les usagers, la circulation et les échanges se feraient de façon anarchique, désordonnée, sporadique, occasionnant des accidents.

Il existe deux types de vitesses limites : le seuil minimal où l'objet – dans notre cas le véhicule motorisé – doit posséder une certaine vitesse sinon il est immobilisé et le seuil maximal où l'objet devient hors de contrôle[1140]. Il existe donc un subtil équilibre entre vitesses limites et limites de vitesse. Cette idée constituera l'un des fils rouges, puisque les progrès techniques accroissent la vélocité des véhicules motorisés et parallèlement, la législation se fait de plus en plus sévère quant aux limitations de vitesse.

Pierre Daninos, écrivain et humoriste français, évoque une planète où la seule vitesse tolérée serait la vitesse maximale et où les usagers roulant en deçà seraient éjectés du système. Toutefois, pour parvenir à cet état de développement, il ne faut rien de moins qu'un « secrétariat d'État à la vitesse[1141] ». Cet exemple caricatural montre la nécessité indispensable d'une organisation étatique chargée de gérer et d'imposer des normes de conduite. Dans ces conditions, il faut s'intéresser à la législation automobile

---

[1138] Jean BAUDRILLARD, *Le système des objets*, Paris, Gallimard, 1985, p. 93.
[1139] Denis VEILLEUX, *op. cit.*
[1140] Alain FLEISHER, « Ouverture (rapide) » dans Alain FLEISHER (dir.), *Vitesse limites*, Paris, Le genre humain, n°49, Seuil, octobre 2010, p. 11 « À l'opposé des vitesses les plus élevées que le corps humain puisse rêver d'atteindre, il y a les vitesses minimales pour que l'équilibre d'un corps soit préservé : rotation d'une toupie, cycliste qui doit tenir sur deux roues, skieur nautique ou surfeur qui doit rester debout à la surface de l'eau : en deçà d'une certaine vitesse, la toupie se couche, le cycliste est obligé de poser pied-à-terre, le skieur nautique ou le surfeur tombent à l'eau ».
[1141] « De l'utilité des territoires réservés et d'un secrétariat d'État à la vitesse » dans Pierre DANINOS, *La première planète à droite en sortant de la Voie Lactée*, Paris, Arthème Fayard, 1975, p. 3-20. Rappelons que l'auteur a eu en juin 1967 un très grave accident automobile pour lequel il resta longtemps dans le coma. (Merci à Jean Orselli pour cette information).

en général et ne pas seulement se limiter aux lois définissant et limitant les vitesses, mais aussi à la matérialisation de la législation par l'essor des « officiers de la vitesse ».

Dans ce chapitre, nous verrons donc comment les limites de vitesse se structurent, comment évoluent-elles et quels débats suscitent-elles ? Exceptionnellement, nous commençons notre analyse avant le début du XX^{e} siècle, car la législation automobile s'est bâtie sur les lois relatives au transport de la seconde moitié du XIX^{e} siècle.

Les ramifications de la législation (1890-1939)

Quelques enjeux de l'automobilisme

La construction de la législation automobile

Dans le sillage de l'apparition de l'automobilisme sont élaborés des lois et décrets visant à organiser et réguler la circulation. Ces textes législatifs sont essentiels à l'élaboration du système de la vitesse automobile : ils permettent au système d'avoir sa propre cohérence. Les usagers de la route s'insèrent donc dans un territoire mental défini et quadrillé. Analyser l'évolution de la législation automobile permet d'en comprendre la complexité et la profondeur.

1893 et 1899 : Les premiers temps de la législation automobile française

Du côté français, lorsque l'automobile effectue ses premiers tours de roues, elle est sous l'autorité de la loi sur la police du roulage et des messageries publiques de 1851[1142] – signalons que cette loi durera jusqu'en 1958[1143] !

Le véritable texte juridique automobile est le *Décret portant règlement pour la circulation des automobiles* du 10 mars 1899. Celui-ci s'inspire de l'ordonnance de police de Paris du 14 août 1893 qui légifère la circulation automobile en exigeant la déclaration du véhicule, le certificat de capacité, le numérotage des automobiles et des

[1142] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 2.
[1143] BML, « C'est une loi de 1851 qui règlemente toujours la circulation routière !!! », *Carnet de l'automobile*, mai 1952, 950957, p. 3.

limitations de vitesse dans et hors de Paris[1144]. Ici encore le rôle précurseur de l'automobile à Paris est visible et influence toute la France.

Le décret de 1899 concerne l'automobile, les motocycles, les autobus, les taxis et les poids lourds. Les vitesses sont revues à la hausse comparativement à 1893 passant de 12 à 20 km/h en agglomération et 20 à 30 km/h en rase campagne. Le décret précise les formalités nécessaires pour la mise en circulation du véhicule à moteur, les manières de se conduire sur les routes et les contraventions en cas de non-respect de la législation. Le décret, s'appuyant sur la loi de 1884, laisse au maire un droit de police locale « […] qui comporte un droit d'appréciation personnelle pour les mesures à prendre afin d'assurer la liberté et la sécurité dans la traversée de sa commune[1145] ».

Tout d'abord, la distinction de la limitation des vitesses entre les agglomérations et la rase campagne témoigne des spécificités propres à chacun des deux espaces. La vitesse permise est plus importante en rase campagne du fait de la supposée présence d'un moins grand nombre d'usagers de la route ; le risque est supposément moins grand d'avoir un accident. Il est intéressant de constater le grand écart qui subsiste entre les limites de vitesse imposées (20-30 km/h) et les vitesses limites que peuvent atteindre les véhicules automobiles dès 1905 – 100 km/h environ. Cet état de fait s'explique par l'état des routes inadéquat pour la circulation automobile, le manque de pratiques des automobilistes et la présence d'autres usagers. Les automobiles doivent être munies de feux à l'avant et à l'arrière du véhicule. Cette mesure ne s'applique cependant pas pour les voitures agricoles lorsqu'elles effectuent entre la ferme et les champs et lorsqu'elles transportent des récoltes[1146]. Ensuite, le décret impose l'élaboration du « certificat de capacité » – devenu le permis de conduire dès 1922 – avec un examen préalable pour tous les automobilistes ; sans limites d'âge ! Il s'agit-là d'une spécificité française appliquée par les autres pays européens ou nord-américains dès les années 1930[1147]. Par ailleurs, deux arrêtés préfectoraux pris en 1853 et 1858 obligent tout véhicule à être muni d'éclairage à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise uniquement, laissant pour les voitures d'agriculture l'absence d'obligation d'éclairage dans le reste du

[1144] Mathieu FLONNEAU, *L'automobile à la conquête de Paris : chroniques illustrées, op. cit.*, p. 63.
[1145] ADR, « Causerie judiciaire du pouvoir des maires en matière de circulation », *Revue de l'ACR*, février 1905, PER 1900-1, p. 53-56.
[1146] ADR, « La route à tout le monde », *Revue de l'ACR*, août 1903, PER 1900-1, p. 137.
[1147] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 173.

département[1148]. Cette distinction entre les différents usages de l'automobile montre l'importance des véhicules agricoles dans le parc automobile rhodanien et français face aux véhicules à moteur. Cet exemple met en évidence une faiblesse importante de la vitesse automobile : l'absence d'éclairage pour les véhicules agricoles qui effectuent dans leur grande majorité de courts trajets, plusieurs fois durant la journée, peut amener à des accidents, notamment à la tombée de la nuit.

La législation automobile en mouvement (1901-1919)

Le décret du 10 septembre 1901 oblige à l'apposition de plaques minéralogiques à l'avant et l'arrière du véhicule circulant à plus de 30 km/h. Déjà imposées aux autres véhicules, elles ont pour but principal de permettre l'identification du véhicule. La question de la visibilité et surtout de la lisibilité est centrale. Cela a aussi pour objectifs de diminuer les vols d'automobiles.

Jules Perrigot, président de l'Automobile-Club des Vosges et fondateur de la Fédération des Automobile-Clubs régionaux propose un Code de la route en 1904[1149] : preuve que les associations automobiles sont actives. Il se diffuse ainsi dans de multiples clubs automobiles en France.

Enfin, le décret du 4 septembre 1919 met l'accent sur la nécessité pour tout véhicule à moteur d'être visible dès la tombée de la nuit par l'éclairage – soit deux feux blancs à l'avant et un feu rouge à l'arrière – et le signal sonore.

1906 : la naissance de la législation automobile québécoise

Pour la région de Québec, la première loi légiférant au sujet de l'automobile est la loi du 9 mars 1906 concernant les véhicules à moteur. La législation automobile québécoise apparaît donc sept ans plus tard qu'en France.

[1148] ADR, « La route à tout le monde », *Revue de l'ACR*, août 1903, PER 1900-1.
[1149] Tristan POULAIN, « L'apparition de l'automobile en Anjou : le cadre réglementaire », http://www.19e.org/articles/automobile.htm, consulté le 11 août 2011. Voir aussi : Mathieu FLONNEAU, « L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977 : formes urbaines, champs politiques et représentations », *op. cit.*

Cette loi définit de manière vague les véhicules à moteur dans la mesure où la définition peut tout aussi bien concerner les automobiles, les poids lourds, les autobus et autocars et les véhicules maritimes et aériens propulsés par un moteur !

Le propriétaire du véhicule doit déclarer et enregistrer son véhicule au bureau du trésorier de la province et apposer des plaques d'immatriculation pour être identifiable[1150]. Cette dernière évolue dans sa forme et dans son fonds[1151]. Les véhicules sont obligatoirement équipés de bons freins, d'un signal avertisseur, deux lanternes blanches, une rouge à l'avant et à l'arrière du véhicule. L'usager doit obtenir sa licence de conducteur en montrant son habileté à manœuvrer le véhicule auprès du trésorier de la province ; pour les chauffeurs, il s'agit d'une licence spécifique. Elle est valable un an, renouvelable à partir du 1er avril de chaque année et coûte 5$.

En matière de circulation, les règles sont assez simples. Les conducteurs doivent tenir leur droite sur les chemins publics et ils doivent prendre toutes les précautions lorsqu'ils rencontrent un animal de trait. Au sujet des vitesses, ils sont limités à un peu moins de 10 km/h dans les villes et les municipalités et dès la tombée de la nuit. Hors des localités, la limite de vitesse est d'environ 24 km/h, sauf lorsqu'il y a un angle aigu, un pont, une descente raide ou une intersection où la vitesse est limitée à 6 km/h environ. La loi des véhicules à moteur annule tous les autres règlements amenant ainsi à une uniformisation de la vitesse des déplacements dans la région de Québec[1152]. On ne retrouve donc pas sur ce territoire la pluralité des limitations de vitesse organisée par les maires de quelques communes du Rhône.

Les modifications des textes de loi automobiles québécois

Des modifications sont portées à ce texte avec la loi du 14 mars 1907[1153]. Elle responsabilise le propriétaire du véhicule en cas d'accident ou de dommages tout en augmentant les limites de vitesse. Celles-ci passent à 14 km/h dans les cités, les villes,

[1150] Guy THIBAULT, *Les 100 ans de l'immatriculation au Québec*, Québec, Éditions GID, 2005.
[1151] Yvon LAROSE, « L'immatriculation au Québec : le chemin parcouru par la plaque », *Raconte*, vol. 7, n°10, octobre 1984, p. 3.
[1152] *Loi des véhicules à moteur*, 9 mars 1906, chap. 13, 6 ed. VII, p. 83.
[1153] *Loi amendant la loi concernant les véhicules à moteur*, 14 mars 1907, chap. 16, 7 ed. VII, p. 43-44.

les villages et les chemins publics. La question des peines encourues en cas de non-respect de la législation se précise[1154].

La législation concernant les véhicules à moteur se construit progressivement en trois années. Ces trois textes posent les fondements de la législation en identifiant les droits, les devoirs et les interdits des conducteurs. Les statuts refondus de 1909 ont pour but de faire la synthèse des précédentes lois tout en les mettant à jour[1155]. Il y est spécifié les devoirs auxquels les conducteurs des véhicules doivent se plier.

Le texte établit la suprématie du cheval sur l'automobile. En effet, le chauffeur doit nécessairement prendre toutes les précautions qui s'imposent lorsqu'il rencontre un cheval attelé ; dans certains cas l'automobiliste doit arrêter totalement son véhicule et couper le contact si l'animal est affolé. Bien qu'elle tende à uniformiser la législation automobile, cette loi laisse la porte ouverte à des modifications possibles initiées par les autorités locales en matière de limitation de vitesse. On retrouve ici le phénomène propre au département du Rhône au début du XX^{e} siècle : la pluralité des limitations de vitesse. Cette situation découle d'un amalgame de facteurs possibles : l'amélioration inégale du réseau routier sur le territoire ; certaines municipalités isolées sont peu enclines à voir débarquer des automobilistes, enfin il peut s'agir tout bonnement de chemins qui nécessitent une plus forte limitation de vitesse du fait du danger qu'ils présentent. Le risque d'anti-automobilisme dans le Rhône est amoindri du fait de la démocratisation de la possession automobile.

En observant la législation automobile en construction de chaque côté de l'Océan Atlantique, on observe plusieurs similitudes. En premier lieu, dès les débuts, l'automobilisme apparaît de façon éclatante : tous les types de véhicules sont évoqués et pris en compte, prouvant ainsi qu'ils font parties d'un seul et même système. Les limitations de vitesse sont revues à la hausse du fait des progrès du réseau routier, des ingénieurs automobiles et des différents usages de l'automobilisme. Sans trop de surprises, ce sont les mêmes questions qui sont traitées avec des arguments similaires : le permis de conduire ou la licence, la visibilité du véhicule par la signalisation,

[1154] *Loi amendant la loi concernant les véhicules à moteur*, 25 avril 1908, chap. 20, 8 ed. VII, p. 61-63.
[1155] *Les statuts refondus de la province de Québec 1909*, 8 Ed.VII, chap7 et 9 Ed VII chap. 7, 1909, p. 485.

l'avertisseur sonore et les plaques d'immatriculation. L'évolution des deux territoires les amène à synthétiser les législations à partir des années 1920.

Les Codes de la Route et la loi concernant les véhicules automobiles

Les administrations française et québécoise regroupent les différents textes amendés en un unique code.

Le Code de la route et ses impacts sur le monde rural

Une réflexion autour du Code de la route est initiée par une Commission dès 1909 ; celui-ci prêt en 1914 ne voit pas le jour du fait de l'entrée en guerre de la France contre l'Allemagne, les États du Reich et l'Empire Autrichien[1156]. Les trois décrets rassemblés forment le premier Code de la route. Celui-ci voit le jour le 27 mai 1921. Il établit pour tous types de transport routier sa limite de vitesse, son identification, son éclairage et ses dimensions. En ce qui concerne les véhicules à moteur, le conducteur doit posséder un « permis de conduire » – on abandonne le terme de « certificat de capacité » – et être âgé de 18 ans pour une automobile et 16 ans pour les motocycles à deux roues avec un avis favorable d'un expert accrédité. Toutefois, les agriculteurs se sentent lésés par le Code de la route : il « […] les obligeait à être éclairés comme les autres, à ne pas laisser les bœufs errer à l'aventure, à les garer sur la bordure des chemins, tout autant de prétentions qu'ils jugeaient inadmissibles […][1157] ». Contesté par les cultivateurs et les automobilistes, le Code de la route est réévalué[1158].

Le « second » Code de la route, datant du 31 décembre 1921, présente des dispositions mineures en faveur des agriculteurs. N'ont pas à se soucier du permis de conduire et d'une autorisation de circuler, ceux qui travaillent la culture des terres ou qui utilisent les véhicules à moteur, ne dépassant pas 10 km/h, pour des usages industriels ou agricoles. Ainsi, ils ne sont pas contraints d'apposer une plaque d'immatriculation et des feux sur leur véhicule. Il n'est d'ailleurs pas nécessaire pour eux de se procurer un appareil avertisseur. Les ruraux, par leur poids et leur influence forte, parviennent à imposer leur spécificité dans les textes de loi. Cela s'explique aussi

[1156] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 9.
[1157] FAMB, Jacques AMBLARD, *Le guide parfait de l'automobiliste*, Paris, Les éditions de France, 1934, p. 11.
[1158] « *Le Code de la route* : voitures, bêtes et gens » dans *L'automobile : histoire d'un siècle 1943-1944*, Paris, le Livre de Paris, 1991, p. 87.

par la faible possession individuelle des véhicules à moteur entre les mains des couches sociales les plus aisées.

Une multitude de règles vient ainsi s'imposer à tous les modes de transport. Pour des raisons de sécurité, le permis de conduire n'est accessible qu'à 20 ans pour les conducteurs d'automobiles et 16 ans pour les cochers. Les cycles doivent aussi se plier à quelques règles telles que la présence d'un appareil avertisseur, d'une plaque d'immatriculation et d'un éclairage. Désormais, les troupeaux, placés sous la surveillance de jeunes enfants, ne doivent pas entraver la circulation. L'automobiliste et les enfants sont ainsi amenés à se rencontrer ; ce qui occasionne des tensions en cas d'accident routier. Chose surprenante, il n'est pas fait mention des limites de vitesse : on attend de l'usager qu'il reste maître de son véhicule.

À ces multiples obligations s'ajoutent les dispositions que peuvent prendre les préfets et les maires pour le bien de leur communauté et de leur municipalité. Ces dernières peuvent parfois entrer en contradiction avec le Code de la route, mais aussi amener à des difficultés lors de la circulation de l'usager. L'ACR évoque la distinction qu'il existe entre les villes « mendiantes » et les villes « inhospitalières » :

> « La ville mendiante est celle qui perçoit une taxe forfaitaire de 10, 15 ou 20 centimes sur l'essence contenue dans le réservoir d'auto ; – La ville, inhospitalière, celle qui fait payer une taxe de 1 ou 2 francs et plus à tout propriétaire de véhicule, automobile ou autre, qui s'arrête le long d'un trottoir pour une visite ou une emplette, ou devant un hôtel ou un café pour prendre un repas ou une consommation, ou qui est obligé de conduire sa voiture sur des emplacements affectés à son stationnement momentané. Il en est même qui n'hésitent pas à pratiquer le cumul et qui perçoivent froidement l'une et l'autre taxe[1159] ».

Ces mesures prises par une minorité de communes – dont Lyon qui s'impose comme étant une ville inhospitalière[1160] – sont combattues par le club à coups d'articles et d'actions[1161]. L'application du Code de la route laisse aux maires le pouvoir de réglementer la vitesse des transports à l'intérieur de leur commune. Cet état de fait conduit à une complexification de la circulation, car les usagers doivent constamment

[1159] ADR, « Villes mendiantes, villes inhospitalières. Une brochure qui permettra d'éviter les unes et les autres », *Revue de l'ACR*, avril 1926, PER 1900-3, p. 42-43.
[1160] ADR, « Jurisprudence », *Revue de l'ACR*, novembre 1926, PER 1900-3, p. 19 Lyon impose une taxe de stationnement pour les automobilistes.
[1161] ADR, « Pour les municipalités autophobes », *Revue de l'ACR*, août 1926, PER 1900-3, p. 8.

modifier leur allure selon qu'ils entrent dans une municipalité dont le maire a réduit la vitesse ou non.

L'ACR indique à ses membres qu'ils peuvent faire appel aux tribunaux de simple police en cas de litige en soulignant le fait que l'arrêté n'est pas justifié dans certaines communes[1162]. L'uniformisation des vitesses s'impose lentement. L'anti-automobilisme s'efface progressivement des pages de la revue de l'ACR au fil des ans. Cela s'explique par l'essor du parc automobile, les actions engagées par l'ACR ainsi que les modifications du Code de la route.

La spécification de la législation automobile québécoise

Dans la région de Québec, la loi concernant les véhicules automobiles est sanctionnée le 15 mars 1924. L'administration abandonne le terme de « véhicule-moteur » pour celui de véhicule automobile se restreignant aux véhicules circulant sur des chemins publics[1163].

La hiérarchisation construite par le gouvernement repose sur les usages des véhicules. En effet, pour ne citer qu'un exemple, le véhicule de ferme est défini comme un véhicule appartenant à un cultivateur qu'il utilise pour transporter des personnes et des marchandises avec un poids n'excédant pas deux tonnes. Selon cette logique, il peut s'agir d'une automobile, d'une camionnette, d'un poids lourd ou même d'un tracteur avec une remorque.

Les automobilistes sont de plus en plus contraints à intégrer différentes règles : le dépassement par la gauche ou la priorité à droite aux intersections. La vitesse limite est revue à la baisse : désormais, les véhicules de promenade, de fermes, de taxi sont limités à 32 km/heure dans les limites d'une cité ou d'une ville, tandis qu'en dehors, ils sont limités à presque 50 km/h. On retrouve cette corrélation entre l'évolution de la technique automobile et la législation automobile.

[1162] ADR, « Le pouvoir de réglementation des maires en matière de circulation », *Revue de l'ACR*, novembre 1926, PER 1900-3, p. 19.
[1163] *Loi concernant les véhicules automobiles*, 15 mars 1924, Chap. 24, 14 Geo. V, p. 101.

Les conditions hivernales amènent le ministre de la Voirie à interdire la circulation sur certains chemins notamment en période de dégel – soit le moment où les routes subissent de fortes pressions dues aux écarts de température à l'intersaison – pour protéger les automobilistes et les chaussées. Il s'agit d'une mesure particulièrement importante dans la mesure où elle prive de mobilité une grande partie de la population ; cependant, certains véhicules de promenade, à traction animale non-chargé, et les services de la malle peuvent circuler s'ils ne dépassent pas un certain poids et 25 km/h.

Les usagers de la route sont soumis aux règlementations que l'État provincial impose par le biais des signaux de danger, de direction et d'information. Les pouvoirs publics attendent des usagers qu'ils connaissent et assimilent les symboles et les indications routières[1164]. Ceux-ci amènent les usagers à percevoir une nouvelle sémiologie de l'espace qui prend le pas sur la précédente. En effet, les signaux aux abords des routes qui n'appartiennent pas au ministère de la Voirie sont progressivement enlevés s'ils entravent la sécurité de la circulation.

La loi de 1924 accorde aux municipalités deux dispositions : la possibilité de réglementer ou prohiber la circulation de véhicules automobiles sur certains chemins publics et le pouvoir de réglementer la vitesse. Ces mesures peuvent donner un coup d'arrêt à l'uniformisation de la législation automobile dans la région de Québec. On retrouve ainsi le phénomène évoqué dans le Rhône.

On perçoit la naissance de la structuration de la législation automobile par l'instauration du bureau. Le bureau est ainsi en charge de tout ce qui rapproche de près ou de loin avec les véhicules à moteur : les rapports de ventes, d'achats et d'échanges concernant les commerçants de véhicules automobiles, les rapports des chauffeurs d'autobus et les déclarations de vol de véhicule.

Les différentes législations et les multiples arrêtés passés dans les deux territoires posent les fondements des règles automobiles. Des similitudes apparaissent comme la réduction de la limitation de la vitesse, la nécessité de conditionner les usagers et leur véhicule par des connaissances théoriques et pratiques et des pré-requis

[1164] *Loi concernant les véhicules automobiles*, chap. 24, 14, George V, 1923-24, sanctionnée le 15 mars 1924, p. 97.

matériels indispensables apposés au véhicule. Dans le Rhône, on passe d'une pluralité des limitations de vitesse à l'uniformisation des limites de vitesse, tandis qu'au Québec, la pluralité des vitesses demeure encore dans les années 1920.
Mais la vitesse automobile évolue et, avec elle, la législation aussi, pour être au plus proche de l'usager en lui fournissant un cadre de référence.

Les avatars des textes de loi

Les textes de loi concernant l'automobilisme constituent une construction en perpétuel mouvement.

Le cas français

Le Code de la route s'enrichit d'articles dans le but de circonscrire le système automobile dans sa pluralité et son intégralité.

En mai 1922, il est confirmé que les véhicules agricoles conservent leurs privilèges : ils sont dispensés de feux de signalisation – mais doivent porter à la main un falot –, de plaques d'immatriculation et des bandages métalliques destinés à réduire la dégradation de la route[1165]. Ce décret met en évidence le caractère spécifique des transports dans le monde rural par opposition aux transports urbains.

D'autres décrets voient le jour tendant à améliorer les conditions de circulation. Par exemple, le permis de conduire peut être retiré en cas de contravention grave, d'ivresse ou de délit de fuite. L'obligation de céder le passage au véhicule venant de la droite aux intersections est étendue à tout le territoire par le décret du 5 octobre 1932[1166] ; hors des agglomérations, la priorité à droite doit être appliquée lorsque les usagers croisent une voie à grande circulation[1167]. Le processus de construction du texte du Code de la route est visible lorsque l'ACR demande aux pouvoirs publics d'imposer

[1165] ADR, *Le code de la route pour les automobilistes, pour les cyclistes, pour les voituriers, pour les piétons (mai 1922) : Lois, décret, décisions et circulaires ministérielles d'après le journal Officiel et les bulletins officiels des Ministères*, série M : administration générale et économie, 4 M 12 réglementation de la circulation.
[1166] ADR, « Le Code de la route vient de subit d'importantes modifications », *Revue de l'ACR*, mai 1927, PER 1900-3, p. 26-27.
[1167] ADR, « Modifications au Code de la route », *Revue de l'ACR*, novembre 1932, PER 1900-4, p. 244-245.

aux transports en commun motorisés des pneumatiques et des freins pour sécuriser la circulation et réduire les dommages faits à la route[1168].

Une des limites est la question des accidents automobiles et de leur sanction[1169]. C'est le cas des accidents issus de rencontres entre automobilistes et piétons qui émeuvent l'opinion. En fond de tableau se trouve questionnée la responsabilité des usagers de la route : les deux usagers ont des normes de comportement à adopter lorsqu'ils occupent la route[1170]. C'est une des caractéristiques implicites à l'essor de la vitesse automobile : la liberté de mouvement permise par l'automobile implique de plus grandes responsabilités. En conséquence, les sanctions se font de plus en plus sévères envers les véhicules à moteur et leurs usagers, notamment en cas d'accident[1171].

Le décret du 19 janvier 1933 est l'un des plus importants puisqu'il impose la tenue à droite de la chaussée pour tous véhicules. Ce décret signale la fin du cheval puisque les législateurs imposent le positionnement du véhicule à droite de la chaussée et non plus au milieu comme c'était le cas auparavant[1172]. Il impose la présence d'un rétroviseur dans chaque véhicule, pour les véhicules longs de deux mètres, des avertisseurs de direction, l'obligation de voir son véhicule être muni d'éclairage non éblouissant ainsi qu'une plaque d'immatriculation lisible la nuit. Les cycles doivent aussi être munis de lanternes pour se rendre visibles la nuit. Ces mesures s'insèrent dans la ligne directrice de la sécurité routière[1173]. L'exemple le plus parlant est l'interdiction de dépassement lorsque la visibilité n'est pas parfaite soit avant un virage, dans des cols ou lorsque des véhicules viennent en sens inverse[1174]. La capacité à se mouvoir augmentant, il faut, pour le bon déroulement de la circulation, que les usagers se rendent visibles et puissent voir les autres usagers présents sur les routes. La législation automobile française tend à s'alourdir du fait de la multiplicité des usages de l'automobile et le nombre croissant de véhicules.

[1168] ADR, « La circulation des véhicules lourds », *Revue de l'ACR*, octobre 1931, PER 1900-4, p. 25.
[1169] ADR, « La justice pénale et les accidents d'automobile », *Revue de l'ACR*, avril 1931, PER 1900-4, p. 14-15.
[1170] ADR, « Le piéton dans la rue », *Revue de l'ACR*, janvier 1932, PER 1900-4, p. 23.
[1171] ADR, « L'automobiliste et les décrets-lois ou comment l'usage de l'automobile peut vous conduire à la ruine », *Revue de l'ACR*, août 1935, PER 1900-4, p. 174-175.
[1172] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 2, p. 71.
[1173] ADR, « Les modifications au Code de la route », *Revue de l'ACR*, mars 1933, PER 1900-4, p. 66.
[1174] FAMB, Jacques AMBLARD, *op. cit.*, p. 14.

Le cas québécois

En 1925, une nouvelle *loi concernant les véhicules automobiles* est publiée au Québec. Certaines mesures rappelées témoignent de leur importance et de leur caractère figé dans les usages et les mentalités : la place de l'automobile sur la chaussée, les normes de comportement lors de la rencontre avec un autre mode de transport et les réglementations relatives aux véhicules.

La spécialisation de certains véhicules devient plus prononcée. L'autobus, les véhicules de commerce et de livraison doivent être équipés de miroir, tandis que les véhicules publics doivent être équipés de vélocimètres (*speedometers*) chargés d'indiquer les tarifs en fonction de la distance parcourue. Les autobus et les taxis doivent se munir de chaînes pour ne pas glisser et d'un pneu de rechange. Ces différents usages de l'automobile se développent et tendent à prendre leur autonomie. La pluralité des mondes automobiles est ici parfaitement visible.

L'administration revient sur une bonne partie des mesures imposées précédemment concernant les municipalités. Celles-ci ne sont plus habilitées à imposer certaines taxes sur les véhicules, à obliger l'immatriculation, à réglementer ou interdire la circulation sur certains chemins hormis en période de dégel et à légiférer la vitesse des véhicules sur leur territoire[1175]. Les municipalités voient donc leur pouvoir législatif relatif à la circulation se réduire. Cependant, elles peuvent encore augmenter la limite de vitesse dans certains lieux spécifiques comme les parcs ou les cimetières et l'usager est tenu de respecter les règlements passés par les municipalités lors d'un croisement.

Une des limites de l'analyse des textes de loi est leur caractère figé. En effet, on omet de prendre en compte les différentes tractations, débats et polémiques qui mènent à l'élaboration du texte étudié. Le recours aux débats reconstitués de l'Assemblée Législative enrichit l'analyse. Ils font le lien entre les deux textes de loi étudiés : celui de 1925 et celui de 1941.

La séance de l'Assemblée législative du 15 mars 1929 souligne les faiblesses des statuts refondus de 1925 à propos de la volonté de voir s'équiper les véhicules à traction

[1175] Loi modifiant la Loi concernant les véhicules automobiles, chap. 26, 15 Geo.V, 1925, sanctionnée le 3 avril 1925, p. 70.

animale de réflecteurs. Il s'agit d'une polémique centrale et récurrente qui occupe une bonne partie du XX[e] siècle. Elle a pour origine la volonté des automobilistes, leur groupe de pression et la ligue de la sécurité publique de la province de Québec de voir les véhicules hippomobiles équipés de réflecteurs pour être visibles la nuit[1176]. Tel qu'instaurée, elle laisse les municipalités décider si elles souhaitent faire appliquer les réflecteurs sur leur territoire ou non[1177]. Cette liberté s'explique en grande partie par les contestations produites par les ruraux et par la diversité des municipalités qui n'ont pas forcément l'utilité de cette mesure. Toutefois, cette incapacité à uniformiser la mesure prise complique la circulation[1178]. Une partie des cultivateurs s'opposent à cette mesure[1179]. Ils protestent contre la domination du système automobile sur le cheval, ils redoutent l'accélération des vitesses chez les automobilistes s'ils acceptent la mesure et enfin, il y a un aspect financier puisque l'équipement de réflecteurs a un coût[1180]. *La terre de chez nous,* dès 1929, milite pour un usage de réflecteur par les cultivateurs[1181]. Un des promoteurs de cette loi est le député M. Caron des Iles-de-la-Madeleine, un territoire teinté très largement par la ruralité. Refusée lors du débat de 1932, le député M. Caron tente d'uniformiser la loi à l'échelle de la province[1182]. Le projet continue de diviser les comtés ruraux lors des débats de mars 1933. Par exemple, les cultivateurs du comté de Portneuf s'opposent à ce projet de loi, tandis que ceux du comté de Montmorency l'acceptent. Il s'agit donc d'un sujet sensible pour lequel les députés n'arrivent pas à trouver un accord : ils repoussent chaque fois la discussion à une date ultérieure espérant trouver une unanimité sur le sujet[1183].

Ces différentes mesures sont modifiées à nouveau avec la *Loi des véhicules automobiles* de 1941. Une thématique qui s'étoffe est celle des lanternes. On perçoit ainsi les mondes de l'automobilisme gagner en cohérence : désormais, les bicycles et les tricycles sont sommés, lorsqu'ils circulent à la nuit tombée, de se munir de

[1176] « Les lumières sur les voitures », *La terre de chez nous*, 11 octobre 1928, p. 1.
[1177] « Loi des véhicules à moteur », *La terre de chez nous*, 1[er] mai 1929, p. 7.
[1178] BAnQ, « Véhicule à traction animale – réflecteur – Bill 53 », *Débats de l'Assemblée législative*, 15 mars 1929, p. 662.
[1179] BAnQ, « Introduction », *Débats de l'Assemblée législative 1931-1932*, p. xxii.
[1180] BAnQ, « Loi des véhicules automobiles, article 27 », *Débats de l'Assemblée législative*, 3 février 1932, p. 510-513.
[1181] « Loi concernant l'emploi de lanternes ou de réflecteurs sur les véhicules à traction animale », *La terre de chez nous*, 1[er] mai 1929, p. 7 « Notre politique est […] que les cultivateurs […] sur nos grandes routes doivent se protéger par l'usage de réflecteurs ».
[1182] BAnQ, « Loi des véhicules automobiles, article 27 », *Débats de l'Assemblée législative*, 25 janvier 1933, p. 44-46.
[1183] BAnQ, « Introduction historique », *Débats de l'Assemblée législative*.

réflecteurs[1184]. Tous les véhicules à moteur sont ainsi assujettis à cette mesure sans exception. L'uniformité de la législation automobile tend donc à l'emporter.

La législation automobile au sein des deux territoires se complexifie du fait de l'accroissement des usagers et des usages divers de l'automobile. Cette pesanteur se répercute sur les usagers qui sont plus fortement liés par les législations imposées. L'automobile, pensée comme un moyen de transport libérateur, enchaîne ses usagers autour de différentes règles plus complexes les unes que les autres[1185]. Avec l'essor de la législation s'effectue en parallèle le développement d'agents chargés de veiller au respect des lois et au bon déroulement de la circulation.

La matérialisation de la législation : l'essor des « officiers de la vitesse »

La rançon du progrès : les accidents

L'accident se présente sous différentes formes : il peut s'agir de défauts techniques du véhicule, de rencontres mortelles entre usagers ou encore d'erreur humaine. Il faut distinguer trois catégories d'accident : les accidents mortels, les accidents occasionnant des blessés et les accidents causant seulement des dégâts matériels.

Dans le département du Rhône

Bien qu'il ne fasse pas la distinction entre les différents modes – voiture hippomobile et voiture automobile – le tableau de statistiques ci-dessous demeure un cadre d'informations intéressant. Les accidents mortels sont plus nombreux dans le département que dans l'agglomération lyonnaise : en moyenne d'environ 44 accidents par an contre 28. Les accidents sont les plus nombreux dans les espaces ruraux du Rhône[1186]. On peut l'expliquer par la vitesse permise hors des agglomérations supérieure à la vitesse dans les agglomérations, la diversité des usagers et la présence des passages à niveau de chemin de fer comme lieu mortel. Le nombre d'accidents mortels dans le département du Rhône entre 1926 et 1937 s'accroît, tandis que dans l'agglomération lyonnaise, leur nombre reste globalement stable chaque année. On peut

[1184] *Loi concernant les véhicules automobiles,* S.R., 1925, c.35, a.1, p. 975.
[1185] Stephen DAVIES, " "Reckless Walking Must Be Discouraged": The Automobile Revolution and the Shaping of Modern Urban Canada to 1930", *Urban History Review*, 18, No. 2 (octobre 1989), p. 123-138.
[1186] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 4.

y voir les difficultés qui existent de contrôler et de réguler un territoire aussi large qu'un département en comparaison d'une agglomération et d'organiser des campagnes de prévention pour éduquer les usagers de la route et les habitants du département. De manière cohérente, la moyenne des occupants du véhicule qui meurent dans un accident est inférieure à celle des usagers de la route – 31 contre 43 en moyenne chaque année. Toutefois, et c'est la surprise de ce tableau, les occupants du véhicule sont de plus en plus nombreux à mourir en comparaison des usagers de la route : l'année 1937 voit même pour la première fois le nombre d'occupants morts à l'intérieur d'un véhicule supérieur à celui des usagers de la route – 68 contre 25. Cet état de fait s'explique par la diversité de la vitesse automobile qui se présente sous la forme d'automobiles, de poids lourds, mais surtout de transports en commun motorisés tel l'autocar, transportant plusieurs personnes à son bord, reliant les différentes communautés entre elles. On peut aussi émettre l'hypothèse de l'acculturation des populations à la vitesse automobile qui fait de ces dernières des citoyens avertis au risque d'accident automobile.

Tableau 16 : Nombre d'accidents mortels dans le département du Rhône 1926-1937

	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Département, sauf Lyon et l'agglomération lyonnaise	19	22	28	51	60	37	34	45	51	41	71	66
Lyon et agglomération lyonnaise	29	21	33	41	27	34	22	34	26	20	24	24
total des accidents mortels	48	43	61	92	87	71	56	79	77	61	95	90
nombre des décès dus à ces accidents	49	43	62	92	87	71	56	82	84	62	100	93
Répartition : conducteurs et occupants de la voiture	17	5	23	35	37	27	21	26	34	30	43	68
Répartition: passants et autres	32	38	39	57	50	44	35	56	50	32	57	25

Source : « Rapport de M. E. Bollaert, Préfet du Rhône sur la circulation et la sécurité routière dans le département du Rhône, "Mesures prises ou envisagées pour réduire le nombre des accidents" », *Revue de l'ACR*, N°5, Mai 1938, PER 1900-5, p. 173-4.

Pour la période 1928-1937 et à l'échelle du département, la principale cause d'accidents mortels est l'imprudence des passants ou leur non-respect de la législation

(tableau 17). Cela témoigne du jeune caractère de l'automobilisme dans un territoire où les populations n'y sont pas encore adaptées. Les usagers de véhicules à moteur sont à l'origine de plus de 50% des accidents mortels : l'excès de vitesse et le manquement à la législation sont les deux principales critiques que l'on peut leur faire. L'origine des accidents mortels des véhicules à moteur est donc humaine et non technique.

Tableau 17 : Causes des accidents mortels, survenus dans le département tout entier, de 1928 à 1937 inclus, classés par ordre d'importance

causes des accidents mortels	%
Accidents dus à la faute ou à l'imprudence des passants	34,9
excès de vitesse	21,7
inobservation des règlements	18,8
imprudence ou inexpérience des conducteurs	8
dérapage ou capotage	6
accidents dus au matériel	3
éclairage insuffisant	2
ivresse des conducteurs	1,6
chemins encombrés	1,5
mauvaise visibilité	0,9
éclairage éblouissant	0,7
tamponnement aux passages à niveau	0,1

Source : Rapport de M. E. Bollaert, Préfet du Rhône sur la circulation et la sécurité routière dans le département du Rhône, "Mesures prises ou envisagées pour réduire le nombre des accidents", *Revue de l'ACR*, N°5, Mai 1938, PER 1900-5, p. 173-174.

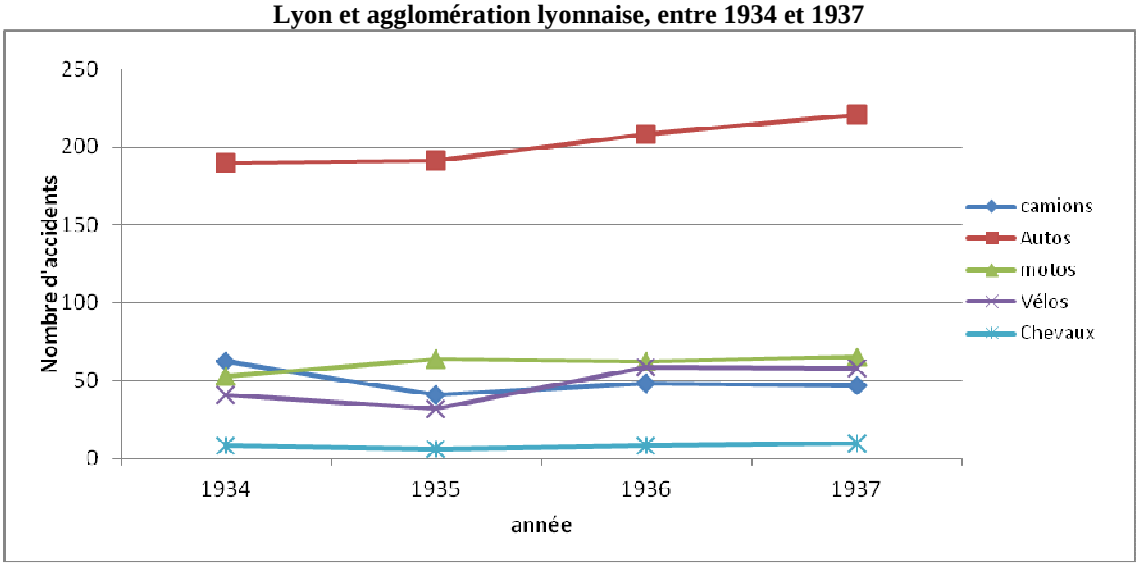
L'autre élément qui attire notre regard est le « tamponnement aux passages à niveau ». Il constitue la dernière catégorie, soit la cause la moins susceptible de produire des accidents mortels, pourtant, les numéros de la revue de l'ACR évoquent les passages à niveau comme des lieux de tous les dangers[1187]. Est-ce une déformation de l'ACR qui insiste sur ce sujet ? Ou bien, le simple fait qu'à l'échelle du département ils ne constituent qu'une minorité des diverses causes d'accidents. Il se peut aussi qu'ils occasionnent peu d'accidents mortels et beaucoup plus d'accidents non mortels.

Les statistiques recensant les accidents par mode de locomotion sans l'agglomération lyonnaise entre 1934 et 1937 permettent d'aller plus loin dans l'analyse des accidents liés aux transports (graphique 12). Les accidents les plus nombreux sont causés par des automobiles : en moyenne 203 pour ces quatre années. À l'opposé, les

[1187] ADR, « Les accidents aux passages à niveau », *Revue de l'ACR*, juin 1938, PER 1900-5, p. 215.

accidents les moins nombreux sont ceux occasionnés par le cheval : en moyenne huit par année. L'infime part du cheval dans les accidents résulte dans son utilisation spécifique pour des déplacements de proximité : aller des bâtis jusqu'aux champs par exemple. Le nombre d'accidents des poids lourds et des bicyclettes est sensiblement dans les mêmes proportions – 50 et 48 pour les quatre années –, tandis que celui des accidents de motocyclettes est légèrement plus élevé – 61 accidents pour les quatre années. La supériorité de la motocyclette dans les accidents face aux deux autres modes trouve sa raison dans la célérité que permet ce véhicule et son prix qui en fait un moyen de transport abordable situé entre la bicyclette et le poids lourd.

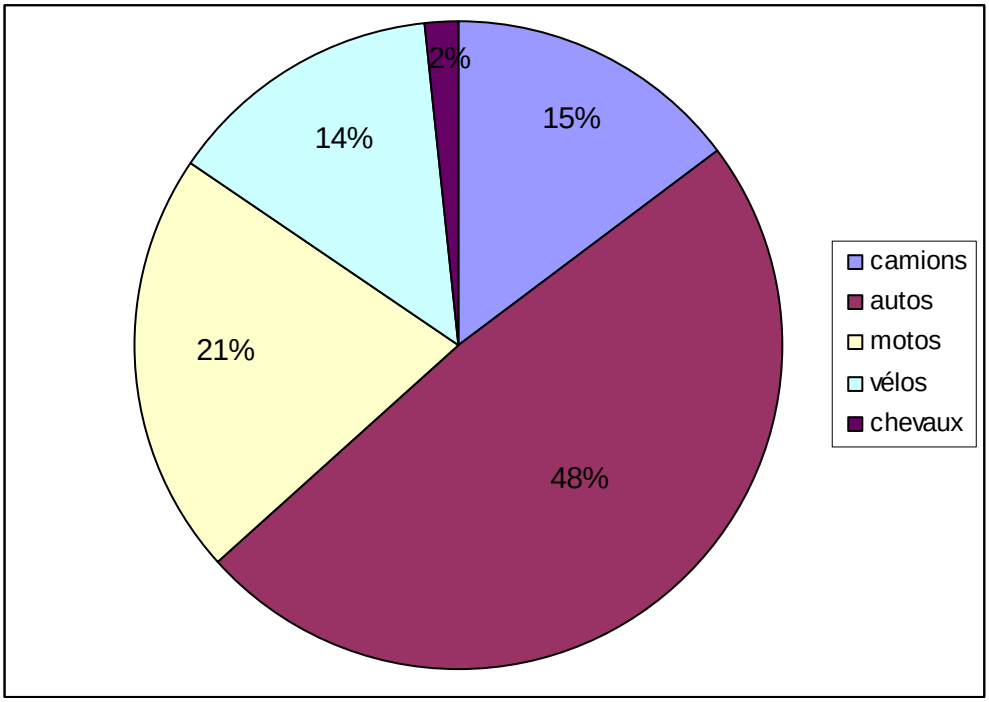
Graphique 12 : Nombre d'accidents par catégorie de véhicule dans le département du Rhône, hors Lyon et agglomération lyonnaise, entre 1934 et 1937



Source : ADR, « Rapport de M. E. Bollaert, Préfet du Rhône sur la circulation et la sécurité routière dans le département du Rhône, "Mesures prises ou envisagées pour réduire le nombre des accidents" », *Revue de l'ACR*, N°5, Mai 1938, PER 1900-5, p. 173-174.

Les transports motorisés et plus particulièrement l'automobile sont les principaux responsables de la mortalité routière durant la période 1934-1937 (graphique 13). Si l'on s'en tient au département du Rhône, hors Lyon et son agglomération, et à la période 1934-1937, sur 100 morts, les transports motorisés en causent 84, la bicyclette 14 et le cheval 2. Au sein des transports motorisés, l'automobile tue 48 individus, les motocyclettes 21 personnes et les poids lourds 15. Les transports motorisés tuent en plus grand nombre du fait de la relative inadaptation du réseau routier à ces modes de locomotion, de la célérité fulgurante qu'ils permettent et de la nouveauté de ces modes de transport qui présente des défaillances techniques. On peut aussi rappeler l'argument de la capacité de contenance supérieure des véhicules à moteur face à la bicyclette et aux coches.

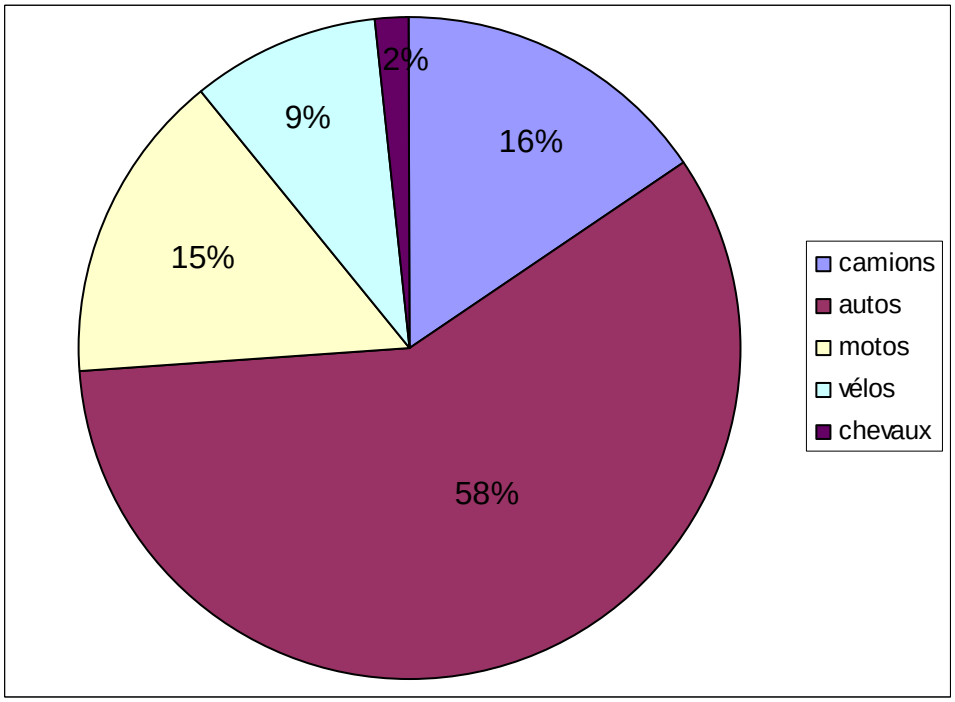
Graphique 13 : Pourcentage de chacun des modes de transport dans la mortalité routière du département du Rhône (sauf Lyon et son agglomération) entre 1934 et 1937



Source : ADR, « Rapport de M. E. Bollaert, Préfet du Rhône sur la circulation et la sécurité routière dans le département du Rhône, "Mesures prises ou envisagées pour réduire le nombre des accidents" », *Revue de l'ACR*, N°5, Mai 1938, PER 1900-5, p. 173-4.

Entre 1934 et 1937, la mortalité routière n'occupe qu'un petit pourcentage des accidents (11%) ; le reste est à mettre sur le compte des accidents entraînant des blessures non mortelles (89%). On retrouve pour les accidents non-mortels une configuration très proche de celle pour les accidents mortels. Les transports motorisés sont la cause majeure de ces accidents aussi (graphique 14). L'automobile est la principale coupable (58%) suivie bien après des poids lourds (16%) et de la motocyclette (15%). Le cheval reste celui qui cause le moins d'accidents non mortels.

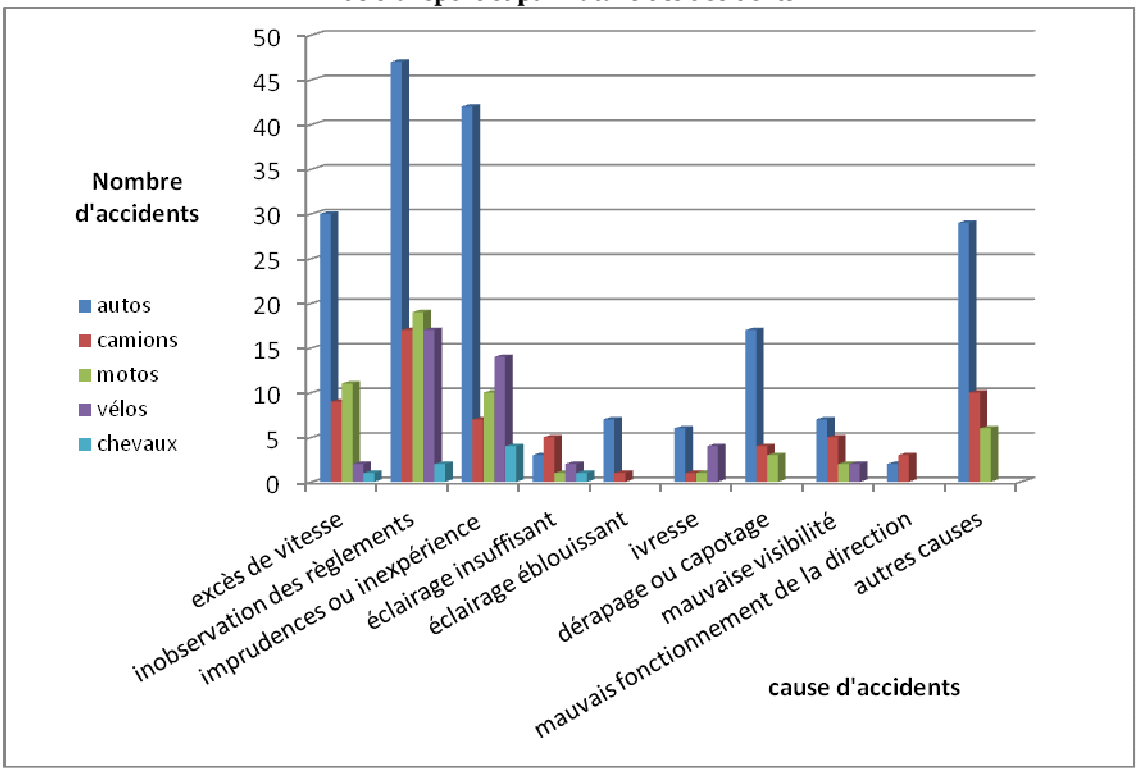
Graphique 14 : Pourcentage de chacun des modes de transport dans l'accident non mortel dans le département du Rhône (sauf Lyon et son agglomération) entre 1934 et 1937



Source : ADR, Rapport de M. E. Bollaert, Préfet du Rhône sur la circulation et la sécurité routière dans le département du Rhône, "Mesures prises ou envisagées pour réduire le nombre des accidents", *Revue de l'ACR*, N°5, Mai 1938, PER 1900-5, p. 173-4.

La nature des accidents est révélatrice des faiblesses et des difficultés rencontrées par les contemporains en 1934 (graphique 15). Les causes de ces accidents peuvent être rassemblées selon trois types : la technique avec par exemple l'éclairage insuffisant ou éblouissant, le mauvais fonctionnement de la direction ; la pratique qui se traduit par les imprudences et l'inexpérience des usagers, les excès de vitesse, l'inobservation des règlements et l'ivresse au volant ; les conditions de circulation et une catégorie « autres causes ». Les causes d'accidents les plus nombreuses sont celles qui ont trait à la pratique des différents véhicules. Cette première conclusion relègue la technicité du véhicule en arrière-plan dans le domaine de l'accidentologie. Ce tableau montre la nécessité pour les instances publiques et privées de produire des efforts pour éduquer de manière théorique et pratique les populations quant aux transports.

Graphique 15 : Accidents survenus dans le département du Rhône en 1934 (sauf Lyon) par mode de transport et par nature des accidents



Source : ADR, « La statistique générale des accidents de locomotion survenus en 1934 dans le département du Rhône », *Revue de l'ACR*, mars 1935, PER 1900-4, p. 52

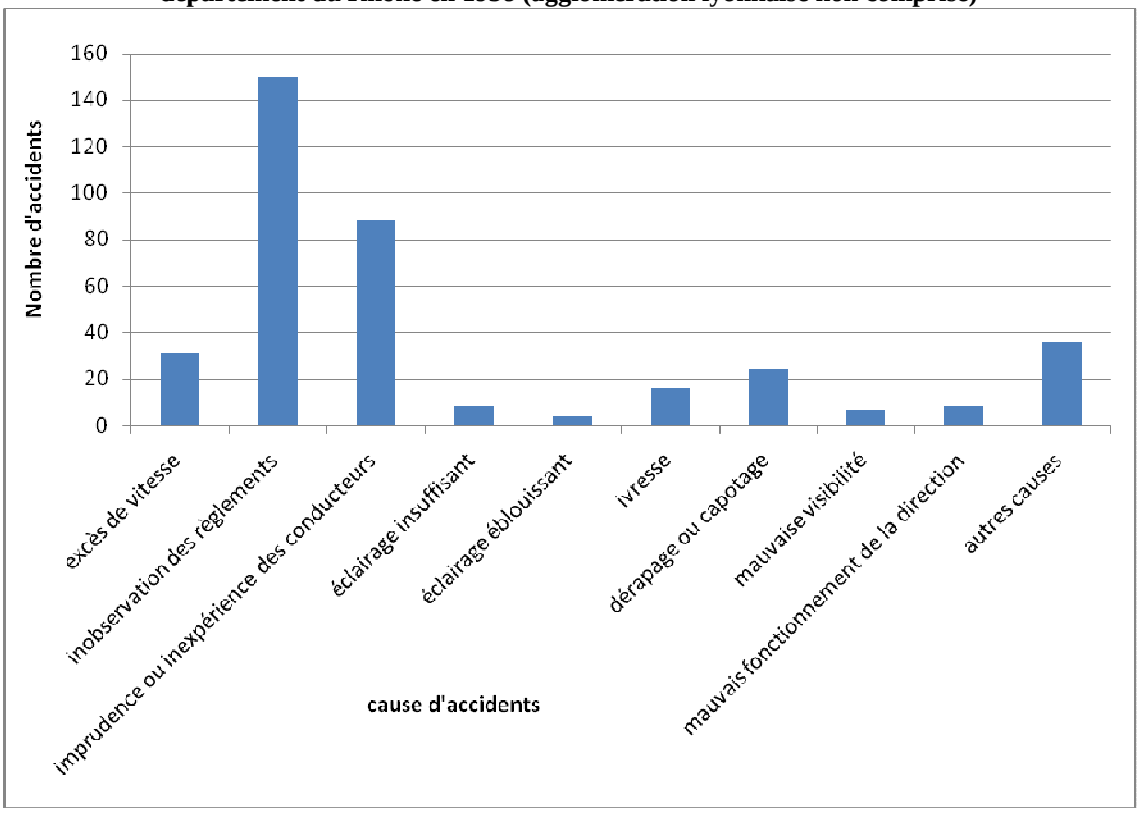
En analysant les statistiques, on s'aperçoit que l'inobservation des règlements compte pour 30% des accidents, soit le plus fort pourcentage des causes d'accidents. C'est d'ailleurs la principale cause d'accidents chez tous les types de transport. Les usagers des véhicules à moteur, avec l'automobiliste en tête, sont les plus nombreux à ne pas respecter les règlements de circulation. Les automobilistes se démarquent des autres modes par leurs excès de vitesse et l'imprudence ou l'inexpérience dont ils font preuve.

L'analyse des statistiques d'accidents pour l'année 1938 confirme que les véhicules à moteur sont ceux qui causent le plus d'accidents dans le département du Rhône – l'agglomération lyonnaise n'étant pas comprise dans les données –, soit 80% ; les cycles et les véhicules hippomobiles occupant les 19% et 1% restant[1188] (graphique 16). De ces 80% d'accidents, l'automobile est responsable à plus de 60% des accidents.

[1188] BML, « Département du Rhône, statistique des accidents – année 1939 », *Revue de l'ACR*, mars 1939, 950957, p.108.

En ce qui concerne les raisons de l'accident, les manquements aux règlements, l'inexpérience et l'imprudence des conducteurs sont les causes principales d'accidents. Toutefois, ces nouvelles données ne sont pas dépourvues de limites. En premier lieu, le tableau a été construit pour recueillir les données relatives aux véhicules à moteur en priorité. En effet, il est question d'éclairage insuffisant et éblouissant, d'excès de vitesse, de dérapage : ces causes d'accidents n'ont pas cours quand il s'agit des cyclistes et des voitures hippomobiles. Il n'est donc pas surprenant de voir arriver l'automobile de tourisme en tête des modes de transport causant le plus d'accidents, de blessés et de morts. Ensuite, l'absence de statistiques concernant les accidents et le chemin de fer est surprenante quand le passage à niveau est un des lieux les plus dangereux hors de l'agglomération[1189]. Enfin, les catégories construites pour expliquer les causes d'accidents peuvent être remises en question : il y a un amalgame, entre imprudence et inexpérience des conducteurs qui sont deux choses bien différentes.

Graphique 16 : Recensement des accidents par cause pour tous les modes de locomotion dans le département du Rhône en 1938 (agglomération lyonnaise non comprise)



Source : BML, « Département du Rhône, statistique des accidents – année 1939 », *Revue de l'ACR*, mars 1939, 950957, p. 108.

[1189] ADR, « Un danger qui n'est pas près de disparaître : les passages à niveau », *Revue de l'ACR*, décembre 1930, PER 1900-4, p. 25.

L'inexpérience sous-entend la relative nouveauté de l'usager sur les routes qui se traduit par une méconnaissance des législations et de la technique du mode de transport, tandis que l'imprudence laisse penser que les usagers ont connaissance des lois, mais qu'ils les enfreignent. La frontière est donc claire entre les deux catégories. On peut se demander ce qu'il y a derrière l'expression inobservation des règlements, car plusieurs catégories tels que les excès de vitesse, l'ivresse, l'éclairage insuffisant et éblouissant peuvent y être affiliées.

Les accidents engageant un véhicule hippomobile ou automobile interviennent principalement hors de l'agglomération lyonnaise plutôt qu'en son centre. Cet état de fait est sans doute imputable aux efforts fournis par les pouvoirs publics et les associations (ACR) pour développer la sécurité et la prévention routière. Les accidents, s'ils mettent en danger les occupants du véhicule, peuvent être meurtriers. Un élément pose question, le progressif accroissement du nombre des décès des occupants de véhicule en 1937. Plusieurs hypothèses peuvent être valables : l'accroissement des usagers ayant recours à l'automobile ; l'essor des transports en commun motorisés qui commence à percer, ou bien une anomalie dans la collecte des données.

Ces quelques statistiques focalisées uniquement sur le département du Rhône en ignorant l'agglomération lyonnaise (graphiques 12 à 16) mettent en valeur plusieurs éléments. De prime abord, les transports motorisés, avec l'automobile en tête, sont les grands responsables d'accidents. Le cheval et la bicyclette n'ont presque pas d'impacts dans ce domaine. On peut y voir ici l'acceptation progressive de l'automobile comme moyen de transport par la population. Les principales causes d'accidents sont dues à des erreurs humaines et non techniques. Les usagers de la route, en premier les automobilistes, font fi de la réglementation instaurée. Il y a aussi une question d'éducation des populations, principalement des piétons, qui doit entrer dans l'équation. Les conclusions qu'en tirent les pouvoirs publics amènent à l'instauration d'officiers de la vitesse.

Dans la région de Québec

Outre-Atlantique, les accidents sont aussi quantifiés et analysés par le pouvoir en place. Les statistiques récoltées sont plus nombreuses pour la fin de la période que pour la première moitié du XX^{e} siècle. Par ailleurs, l'aire géographique définie par nos soins

échappe presque à toute analyse par les différentes administrations de la période. Nous avons utilisé des statistiques à l'échelle de la province de Québec ainsi que des statistiques concernant les comtés de la région de Québec.

L'automobile est le mode de transport qui cause le plus d'accidents mortels à l'échelle de la province entre 1933 et 1939[1190] (tableau 18). Pour cette période, les statistiques ne distinguent pas la mort du conducteur de celle de ces passagers : il s'agit pourtant d'une distinction de taille puisque le véhicule automobile peut aussi bien être une automobile individuelle ou bien un véhicule de transport public ! Le nombre de morts d'occupants de véhicules tirés par des chevaux est particulièrement faible ; sans doute du fait de la domination dans les textes législatifs du cheval sur l'automobile et de son allure assez faible comparativement à celle de l'automobile.

Tableau 18 : Nombre de personnes blessées par accident de la route selon la catégorie d'usagers entre 1933 et 1939 dans la province de Québec

année	véhicule auto	piétons	cyclistes	motocyclistes	autres**	total
1933	2128	1840	*	*	194	4162
1934	2778	2072	*	*	206	5056
1935	3057	2180	*	*	250	5487
1936	2704	2226	582	*	174	5686
1937	2440	2417	471	146	204	5678
1938	2547	2331	551	146	189	5764
1939	2798	2365	541	192	222	6118

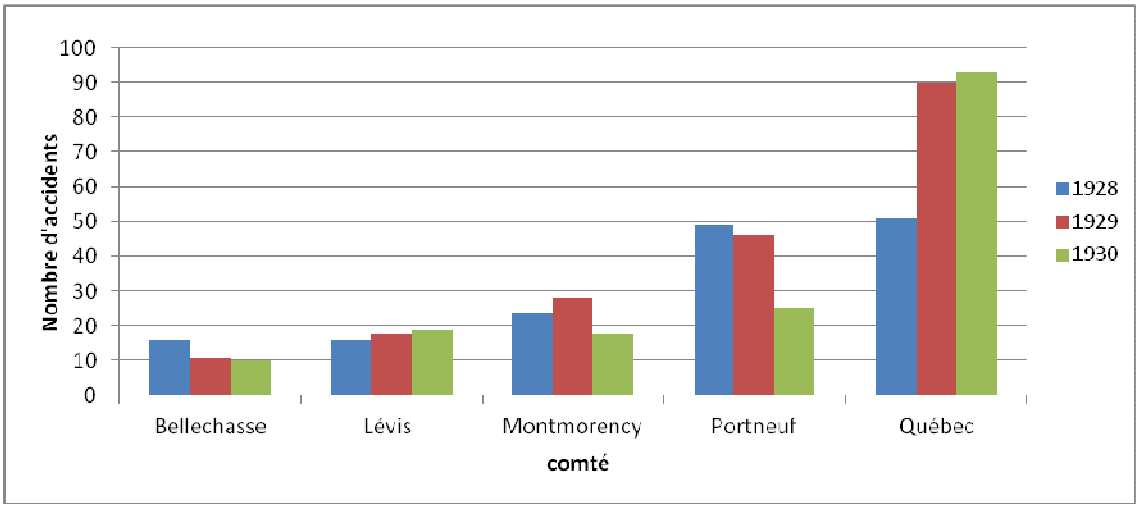
Source : Robert R. BOURBEAU & Claire LABERGE-NADEAU, *op. cit.*, p. 127.

L'automobile domine les autres modes lorsqu'il s'agit des accidents non-mortels. L'explication découle de notre précédente analyse : puisque l'automobile a une plus grande capacité en termes de transport de personnes, le nombre de blessés, lorsqu'il y a un accident, est susceptible d'être plus important que pour les autres modes de transport. Les accidents de la route sont majoritairement des accidents non-mortels, les accidents mortels étant peu nombreux.

À l'échelle de la région de Québec, plusieurs remarques peuvent être faites (graphique 17).

[1190] Robert R. BOURBEAU & Claire LABERGE-NADEAU, *Les accidents corporels de la route au Québec (1926-1978) : comparaisons provinciales et internationales : recueil statistique*, Montréal, La Librairie de l'Université de Montréal, 1981, p. 123.

Graphique 17 : Nombre d'accidents automobiles dans les comtés de la région de Québec entre 1928 et 1930



Source : *Annuaire du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1929, p. 371 & 1930, p. 373 & 1931, p. 388.

Tout d'abord, le comté de Québec et celui de Portneuf sont ceux qui connaissent le plus d'accidents automobiles entre 1929 et 1930. Cela s'explique par le parc automobile que représente la ville de Québec : plus il y a d'automobiles, plus le risque d'accident augmente. Durant cette période, seuls les comtés de Québec et Lévis voient le nombre d'accidents automobiles s'accroître. On peut avancer l'hypothèse que les deux comtés constituent des carrefours susceptibles d'accueillir un plus fort trafic par opposition aux autres comtés[1191]. La baisse du nombre d'accidents dans les autres comtés peut être expliquée par la faiblesse du parc automobile, par le manque d'attraits culturels et économiques ; excepté pour le comté de Montmorency et sa chute d'eau spectaculaire, ce qui peut expliquer sa troisième position dans le classement.

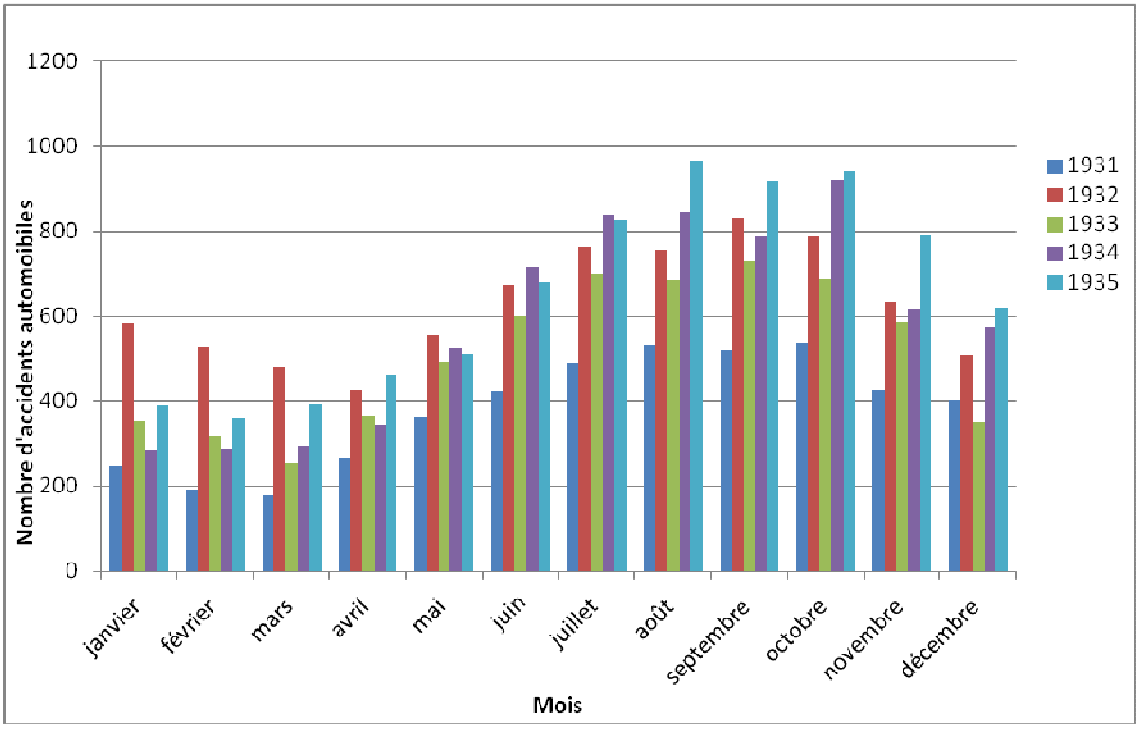
Le rôle du climat est particulièrement décisif ; après 1928, les routes s'ouvrent à la circulation automobile. Comment évolue la situation au regard des accidents ? Tout d'abord, entre 1931 et 1939, un accroissement des accidents automobiles se fait jour dans la province (graphique 18 et 19). Ensuite, la courbe des accidents est très basse de janvier à avril et croît jusqu'à atteindre son maximum durant les mois de juillet à septembre et enfin retombe lentement à la fin de l'année. La forme de cette courbe trouve ses raisons dans les conditions hivernales qui réduisent la circulation automobile ainsi que les incursions des touristes étrangers ; le progressif dégel permet la réouverture des routes qui conduit à la hausse des accidents automobiles. Les

[1191] BAnQ, « Loi des véhicules automobiles », *Débats de l'Assemblée législative*, séance du 8 février 1932, p. 551.

maximales de juillet et septembre s'expliquent par la période touristique qui bat son plein[1192]. L'arrivée de l'automne pluvieux voit le trafic automobile se réduire ; ce qui conduit par corrélation à la baisse du nombre d'accidents. Les remarques précédentes s'appliquent à la région de Québec.

Partant de ce constat, plusieurs conclusions peuvent être tirées : les accidents automobiles ont leur propre temporalité, ils dépendent du climat et des conditions de circulation. L'existence de telles statistiques indique à la fois la conscience du problème des accidents et le désir de comprendre comment les réduire en définissant les facteurs de cause à effet[1193].

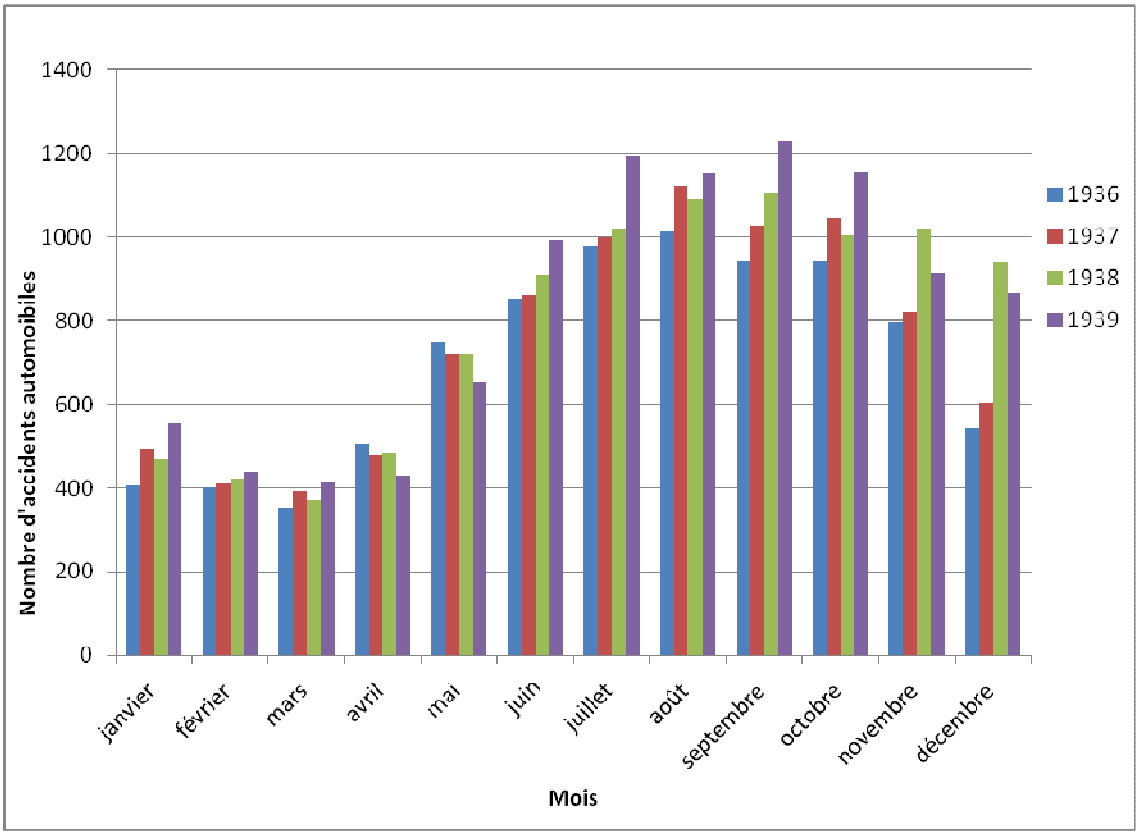
Graphique 18 : Recensement des accidents d'automobile par mois dans la province de Québec entre 1931 et 1935



Source : *Annuaire du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1937, p. 396 ; 1938, p. 381 ; 1939, p. 395.

[1192] BAnQ, « Saisie-arrêt de certains véhicules », *Débats de l'Assemblée législative*, séance du 16 janvier 1935, p. 56.
[1193] BAnQ, « Véhicules automobiles », *Débats de l'Assemblée Législative*, séance du 16 octobre 1936, p. 111, discours de M. Bouchard, député du comté de Saint-Hyacinthe.

Graphique 19 : Recensement des accidents d'automobile par mois dans la province de Québec entre 1936 et 1939



Source : *Annuaire du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1937, p. 396 ; 1938, p. 381 ; 1939, p. 395

La multiplication des accidents dans les deux territoires conduit les instances gouvernementales à renforcer leur présence sur les routes pour contraindre les usagers à respecter les lois et diminuer les risques d'accident.

L'organisation de la police de la route et des agents de l'État

La lente structuration des forces de police dans le Rhône

À l'origine, dans le département du Rhône, l'application de la législation automobile échoue à la gendarmerie. La gendarmerie se charge de la « police spéciale de la route » à la fin des années 1920[1194]. Elle doit réguler le trafic, faire respecter la législation automobile et limiter les accidents. Les officiers sont requis à pied, à cheval et à bicyclette[1195]. Le travail de la gendarmerie se résume à l'éducation, le renseignement et le secours des populations et non à la répression[1196].

[1194] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 2, p. 157.
[1195] ADR, *Lettre du préfet au commissaire général à propos du service d'ordre*, 30 juin 1924, 4 M 640 Automobile-Club de France (1914-1924) Courses d'automobiles et de motocyclettes (1907-1920), série M : Administration générale et économique 1800-1940.
[1196] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 2, p. 183.

Les groupements d'automobilistes contestent cette décision et évoquent la faiblesse des connaissances pratiques et le manque d'objectivité de la part des gendarmes[1197]. Plusieurs sources, dont l'ACR, proposent de recruter d'anciens automobilistes expérimentés et bénévoles pour arbitrer la circulation. Ce projet que l'on retrouve chez le CAQ à Québec, n'aboutit pas[1198]. De plus, ils sont souvent démunis face à certaines situations : ne possédant pas d'appareils leur permettant d'estimer la vitesse des automobilistes : ils se fondent sur des impressions et des estimations[1199]. Dans les débuts de l'automobilisme, ils ne disposent même pas d'un véhicule motorisé pour pourchasser les responsables de délits : ils ont recours à la « contravention au vol ». Les forces de l'ordre font donc preuve d'un laxisme important lorsqu'il s'agit de sanctionner les dépassements de vitesse en campagne[1200]. Progressivement, ils sont équipés de voiturettes, vélos et de side-cars et communiquent par téléphone[1201]. Le recours à la photographie est pensé dès 1900, mais n'est appliqué qu'à partir des années 1960[1202]. Autour de 1928 émerge le projet d'une police de la route équipée d'automobiles. Toutefois, ce projet est extrêmement lent, car l'apprentissage des règlements de la circulation nécessite du temps et plus encore, le problème de l'équipement en automobiles d'environ 24 000 gendarmes à l'échelle nationale, est une tâche particulièrement difficile[1203].

Dès 1933, on voit apparaître les services départementaux de sécurité routière qui font office de police auxiliaire des routes[1204]. En 1934, ils arbitrent les accidents automobiles en rédigeant des procès-verbaux pour infraction au Code de la route[1205]. À la fin des années 1930, des brigades motocyclistes sont créées, tandis que l'on installe progressivement des appareils de communication sur les véhicules motorisés[1206].

[1197] ADR, « Les débuts de la police des routes : deux opinions », *Circulez*, deuxième année, n°41-42, 28 juillet 1928, PER 1479, p. 1 ; FAMB, Hervé LAUWICK, « La nouvelle police des routes par la gendarmerie en automobile », *L'Illustration*, 21 juillet 1928, p. 70.
[1198] BML, « La guerre aux fous de la route », *Revue de l'ACR*, juillet 1952, 950957.
[1199] ADR, « La défense contre les Gendarmes », *Revue de l'ACR*, février 1931, PER 1900-4, p. 19-20.
[1200] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 248 & 397.
[1201] ADR, « La police de la route sera assurée par la gendarmerie », *Revue de l'ACR*, juillet 1928, PER 1900-3, p. 15.
[1202] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 254.
[1203] FAMB, « La nouvelle police des routes par la gendarmerie en automobile », *L'Illustration*, n°4455, 21 juillet 1928, p. 70.
[1204] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 3, p. 181.
[1205] ADR, « Le gendarme qui s'ennuie », *Revue de l'ACR*, juillet 1934, PER 1900-4, p. 149-151.
[1206] R. BASCHET, « Police motorisée… », 3 octobre 1936 dans *Les grands dossiers de l'Illustration : l'automobile, histoire d'un siècle 1843-1944*, Bagneux, le Livre de Paris, 1987, p. 157 ; ADR, *Note au*

Cependant, les services départementaux de sécurité routière disparaissent autour des années 1940 ; cela montre les faiblesses des instances gouvernementales vis-à-vis de la gendarmerie à l'époque.

L'organisation d'un service de l'ordre dans la région de Québec

Dans la région de Québec, il y a des représentants de la loi surveillant la route au début de la période étudiée. Ne disposant pas d'autres moyens de locomotion que le cheval ou la bicyclette et se trouvant démunis devant les automobilistes, ils élaborent des *spotters* et des *speed trap*. Il s'agit de lieux où les représentants de la loi disposent un « piège » à l'attention des automobilistes faisant preuve de zèle. Ces manières de procéder, considérées comme de l'anti-automobilisme, sont fortement critiquées par les associations de défense des automobilistes[1207].

Le CAQ fait pression pour obtenir des constables afin de sécuriser les routes. L'action entreprise est une réussite puisqu'en 1925, le gouvernement équipe ses officiers de motocyclettes[1208] et l'année suivante, il rétablit les agents de vitesse[1209].

Les représentants de la loi québécois s'équipent plus rapidement que dans le département du Rhône : cela s'explique par le rassemblement des conditions adéquates pour une forte motorisation. Équipés d'un véhicule motorisé et d'un uniforme spécifique, les officiers de la circulation sont à même de faire respecter la législation automobile. « La surveillance des officiers de circulation [s'exerce] particulièrement dans les limites des villes et des villages où la population – les enfants surtout – est constamment exposée, et où la vitesse excessive soulève souvent des nuages de poussière[1210] ». La présence des forces de l'ordre est donc requise à la frontière entre ville et campagne, là où la circulation est la plus difficile et la plus dangereuse.

La normalisation illustre brillamment les liens entre les différents véhicules à moteur regroupés autour de la vitesse automobile. Cette dernière conduit à une

sujet du service des transmissions à la préfecture de police, 4M12 réglementation de circulation, série M : Administration générale et économique 1800-1940.

[1207] Archives du CAA Québec, « Spotters and Speed traps », *Motor Magazine*, août 1922, p. 2.

[1208] Archives du CAA Québec, « Surveillance des routes par des officiers en motocyclettes », *Motor Magazine*, mars-avril 1925, p. 5.

[1209] Pierre ANCTIL, *Fais ce que dois : 60 éditoriaux pour comprendre Le Devoir sous Henri Bourassa (1910-1932)*, Québec, septentrion, 2010, p. 304.

[1210] Archives du CAA Québec, « Officiers motocyclistes en uniforme », *Service*, juillet 1928, p. 17.

normalisation nécessaire et indispensable qui enchaîne les véhicules à de multiples mesures destinées à assurer leur liberté de mouvement. C'est un des paradoxes de la vitesse qui apparaît ici. Il est à noter que pour un temps limité, l'espace rural se distingue de l'espace urbain en terme de normalisation : l'espace rural ayant ainsi quelques privilèges vis-à-vis de la législation automobile. Du fait de l'individualité de la vitesse automobile, les accidents sont plus nombreux et demandent une attention constante et vigilante de la part de toutes les institutions concernées et des usagers de la route.

La période suivante voit le nombre d'accidents augmenter malgré les mesures prises par les différentes institutions des deux régions. Cela conduit l'État à renforcer sa mainmise sur le système de la vitesse automobile.

La liberté bridée (1939-1961)

> « Maintenant, on parle d' « accidents ». Bientôt, on n'en parlera plus du tout. Sans mot dire on enlèvera le macchabée et sans mot dire on inscrira les numéros[1211] ».

> « La *vitesse motorisée* est non seulement un des signes modernes de la quête de l'absolu, mais répond au besoin de risque et d'affirmation de soi dans la vie quotidienne. Tout chauffeur se sent dieu, au sens le plus biblique du terme, ivre de lui-même, prêt à foudroyer les autres chauffeurs, les mortels (les piétons) et dictant sa loi sous forme d'injures à ceux qui ne reconnaissent pas sa *priorité absolue.*
>
> L'auto, c'est enfin l'évasion : les semelles de vent de Rimbaud sont remplacées par la Porsche grand sport de James Dean. Et l'évasion suprême, c'est la mort, comme l'absolu c'est la mort, comme l'individualité suprême c'est la mort[1212] ».

Cette deuxième partie s'intéresse à la hausse croissante des accidents dans les deux régions concernées ainsi qu'aux moyens élaborés pour l'enrayer.

Il s'agit en premier lieu, pour l'État, de comprendre l'accident, d'en analyser les causes. Les associations automobiles aident en ce sens en prenant la position de groupe de pression vis-à-vis de l'État et de conseiller pour sécuriser le trafic auprès des

[1211] Ilya EHRENBOURG, *op. cit.*, p. 296.
[1212] Edgar MORIN, *Les stars*, Paris, Le Seuil, 1972, p. 143.

automobilistes. L'État, quant à lui, continue sur sa ligne de conduite en intensifiant la présence des officiers sur les routes.

Nous avons choisi comme borne chronologique initiale l'année 1939. D'une part, cette année constitue un tournant politique : la France et le Canada entre en guerre contre l'Allemagne à quelques jours d'intervalle : la France entre en guerre le 3 septembre, tandis que le Canada s'engage dès le 10 septembre 1939. D'autre part, une décision législative est prise dans chacun des espaces définis en terme de transport : le 7 avril 1939, un arrêté est pris relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers en France, alors qu'au Québec une loi est passée, le 28 avril 1939, assurant un contrôle efficace des compagnies de transport et de communication (3 George VI, 1939, chap.16) qui permet la naissance de la régie provinciale des transports et communications. Nous arrêtons notre analyse en 1961 qui voit la législation concernant les autoroutes se développer.

La continuelle hausse des accidents

Les chiffres et leurs explications

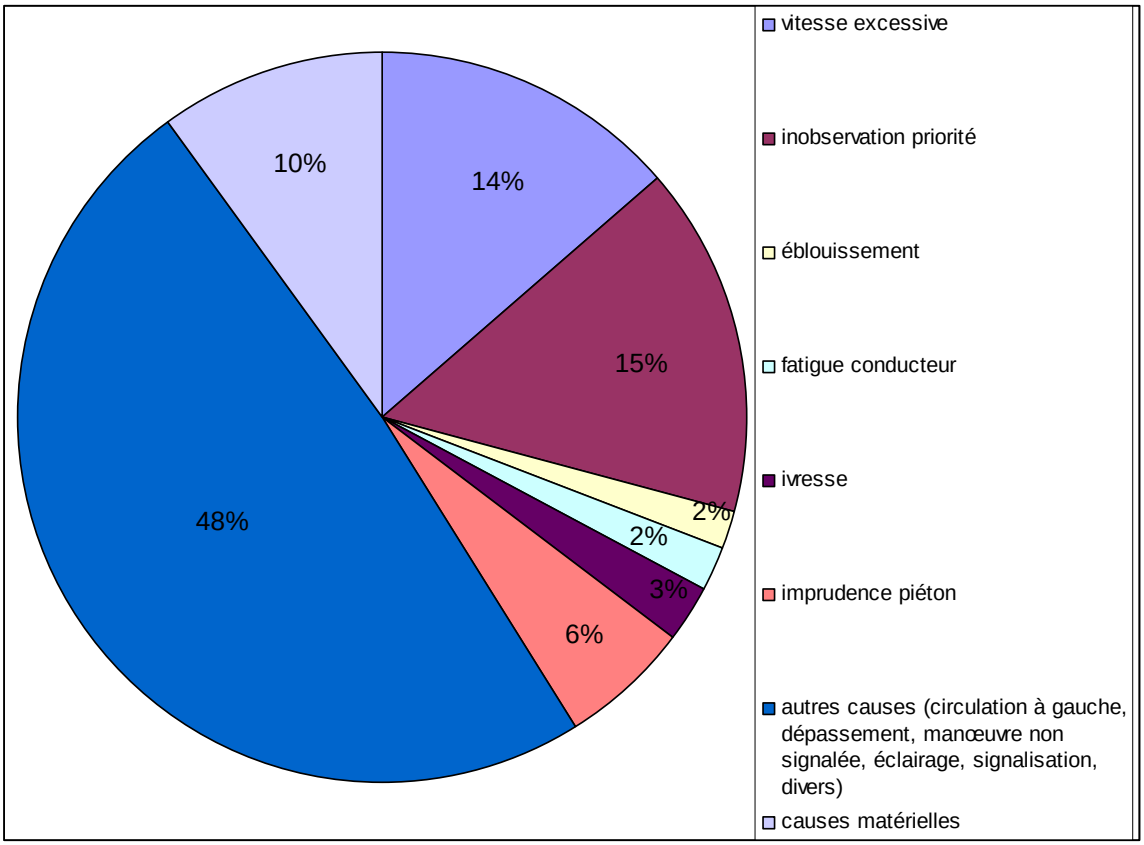
Dans le département du Rhône

L'ACR présente les statistiques d'accidents dans le département du Rhône pour les années 1954 et 1955 sans l'agglomération lyonnaise (graphique 20). D'emblée, les statistiques traitent de tous les modes de locomotion que l'on peut trouver sur les routes. L'automobile, au sens large, n'est donc pas responsable de tous les accidents ; cela étant dit, les statistiques montrent qu'elle est responsable d'environ 80% des accidents de la route en 1954 et 83% en 1955. L'automobile de tourisme, moyen de transport le plus fréquemment usité, est celle qui cause le plus d'accidents. Ces derniers se produisent principalement sur les routes nationales, pour 51% des cas en 1954 et 44% en 1955 contre 49% en 1954 et 56% en 1955 sur les routes secondaires. Le réseau secondaire prend le pas sur les routes nationales du fait du trop-plein des axes principaux et du développement de la motorisation rurale[1213]. On peut conclure que 90% des accidents sont d'origine humaine, le reste est imputé à des causes matérielles. En essayant d'aller plus loin, 80% des accidents dans le Rhône sont dus à un non-respect de la

[1213] BML, « La rançon !! Près de 8000 morts en 1954 », *Revue de l'ACR*, avril 1955, 950957, p. 20.

réglementation de circulation et du Code de la route. Le facteur humain est responsable des accidents automobiles.

Graphique 20 : Parts des causes d'accidents dans le Rhône (Lyon et son agglomération sont exclus) en 1955



Source : BML, « Statistiques officielles à méditer », *Revue de l'ACR*, mars 1956, p. 10.

Dans la région de Québec

En ce qui concerne le Québec, les accidents d'automobile continuent de croître après 1940 passant de 11000 à 20 000 en 1948 (graphique 21 et 22). On peut penser que cette remarque s'applique aussi pour la région de Québec. Cela peut s'expliquer par l'accroissement du nombre des véhicules à moteur et particulièrement le nombre d'automobile.

Donald Fyson indique la forte augmentation des accidents concernant la circulation durant la décennie 1935-1945 et leur nombre varie selon que l'on porte son attention sur les espaces urbains ou les espaces ruraux ou bien si l'on tente une approche

genrée[1214]. Toutefois, l'auteur n'explique pas ce qui se cache derrière ces chiffres, préférant s'intéresser aux accidents qui ne concernent pas la circulation. Une des causes d'accidents réside dans le vieillissement et le non-renouvellement du parc automobile québécois du fait du conflit mondial[1215].

Tableau 19 : Nombre de personnes tuées par accident de la route selon la catégorie d'usagers entre 1940 et 1949 dans la province de Québec

	véhicule auto						
année	conducteurs	passagers	piétons	cyclistes	motocyclistes	autres**	total
1940	105	86	223	22	7	3	446
1941	38	132	139	31	6	4	350
1942	29	62	107	10	7	1	216
1943	34	43	99	15	2	2	195
1944	44	47	135	15	7	3	251
1945	52	91	167	18	5	13	346
1946	79	95	207	32	15	10	438
1947	94	95	190	21	13	2	415
1948	108	148	258	17	26	9	566
1949	138	169	306	37	41	5	696

Source : Robert R. BOURBEAU & Claire LABERGE-NADEAU, *op. cit.*, p. 123.

Entre 1940 et 1949, le piéton reste l'usager le plus touché par les accidents mortels ; viennent ensuite les automobilistes passagers puis les conducteurs (Tableau 19). Plusieurs raisons peuvent être invoquées à l'augmentation des accidents mortels concernant les automobilistes telles que l'ouverture des chemins d'hiver, la démocratisation de la possession automobile et l'extension du réseau routier. La performance des véhicules automobiles est aussi une cause de l'accroissement des accidents mortels : les progrès techniques effectués après-guerre permettent aux usagers de prendre possession de véhicules allant de plus en plus vite.

Une des limites de ces chiffres est qu'ils rassemblent sous le même dénominateur « véhicule automobile » : l'automobile, le poids lourd, l'autobus, le tracteur. On peut aisément penser que l'automobile est celle qui est responsable de la majorité des accidents et, que par opposition, le tracteur ne joue qu'un petit rôle dans les accidents mortels. Toutefois, l'autobus peut amener le bilan annuel à s'accroître en cas d'accident du fait de la capacité de personnes qu'il peut transporter.

[1214] Donald FYSON, "The Judicial Prosecution of Crime in the *longue durée*: Quebec, 1712-1965" dans Jean-Marie FECTEAU & Janice HARVEY, *La régulation sociale entre l'acteur et l'institution: pour une problématique historique de l'interaction*, Québec, PUQ, 2005, p. 98.
[1215] Archives du CAA Québec, « les accidents de la circulation », *Autoclub*, juin 1946, p. 12

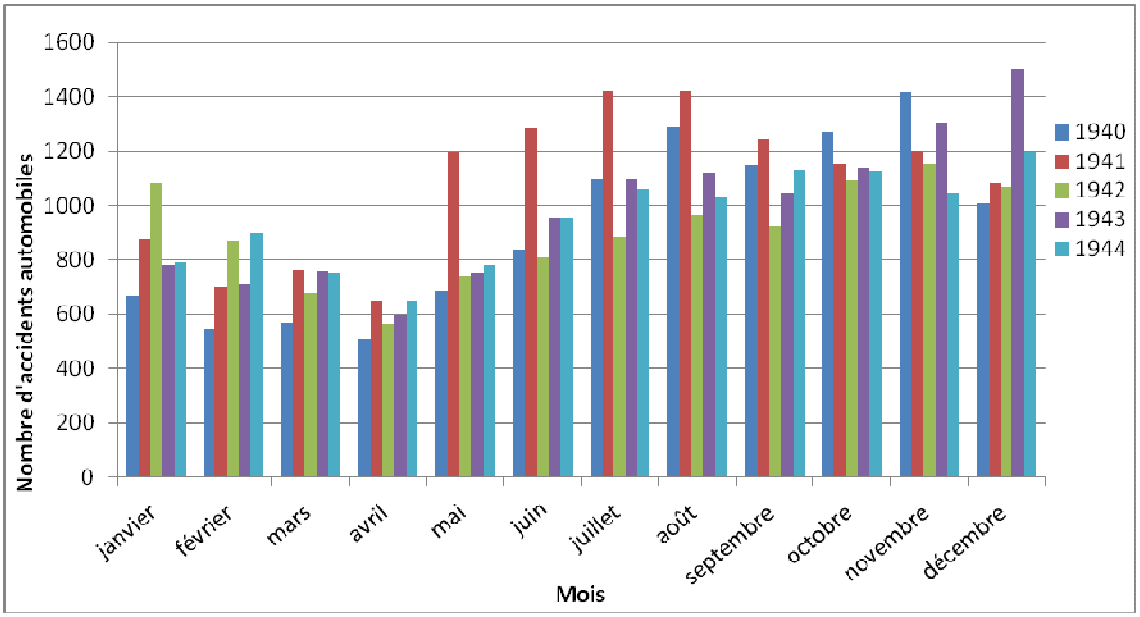
Tableau 20 : Nombre de personnes blessées par accident de la route selon la catégorie d'usagers entre 1940 et 1949 dans la province de Québec

année	véhicule auto		piétons	cyclistes	motocyclistes	autres**	total
	conducteurs	passagers					
1940	1003	1861	2467	681	150	186	6348
1941	702	3037	2694	813	197	162	7605
1942	661	2115	2477	585	123	168	6129
1943	619	1934	2393	464	68	101	5579
1944	652	1836	2236	438	87	111	5360
1945	836	2315	2337	434	115	155	6192
1946	1124	3010	2659	504	153	195	7645
1947	1196	3388	2799	515	215	181	8294
1948	1444	3812	2989	536	364	165	9310
1949	1800	4480	3466	712	544	133	11135

Source : Robert R. BOURBEAU & Claire LABERGE-NADEAU, *op. cit.*, p. 127.

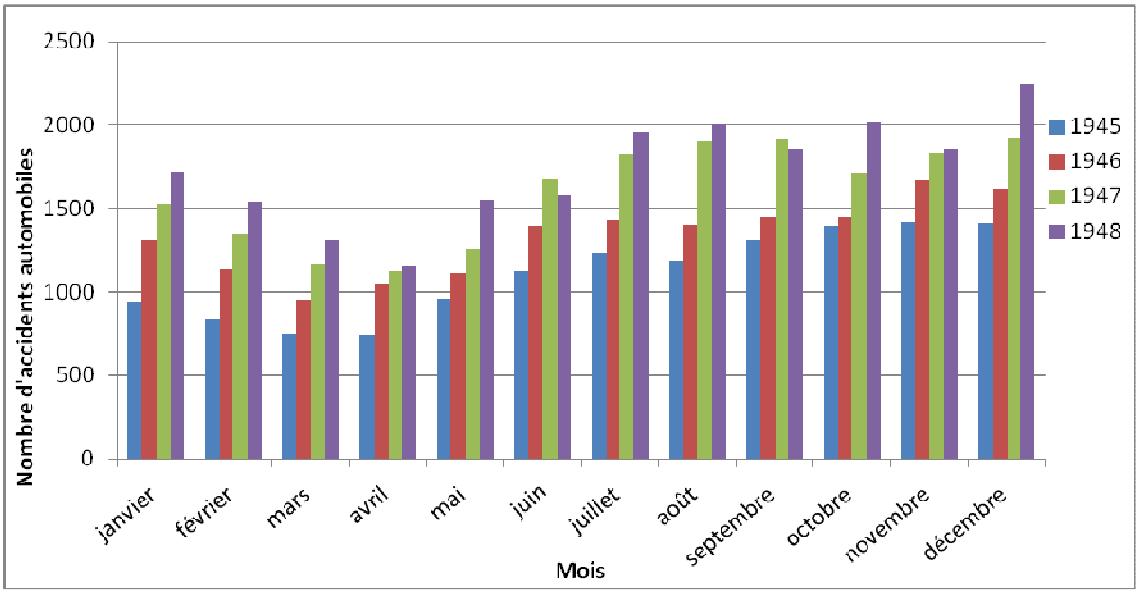
En ce qui concerne les accidents non mortels, ils sont bien plus nombreux que les accidents mortels à l'échelle de la province (tableau 20). Ce constat est aussi vrai lorsque l'on compare le véhicule automobile aux autres modes de transport : durant toute la période signalée, l'automobile est le mode de transport qui occasionne le plus grand nombre d'accidents non mortels. Ce sont les passagers qui sont les plus touchés par les accidents non mortels. Cela s'explique par la grande capacité de l'autobus à transporter des individus.

Graphique 21 : Recensement des accidents d'automobile par mois dans la province de Québec entre 1940 et 1944



Source : *Annuaire du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1940, p. 372 ; 1941, p. 3 ; 1945-1946, p. 441 ; 1950, p. 491.

Graphique 22 : Recensement des accidents d'automobile par mois dans la province de Québec entre 1945 et 1948



Source : *Annuaire du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1940, p. 372 ; 1941, p. 3 ; 1945-1946, p. 441 ; 1950, p. 491.

La terre de chez nous met en évidence le recours aux poids lourds pour transporter des personnes, comme c'est le cas dans la foresterie. La capacité des camions et des autobus est largement excédée lorsqu'il s'agit de transporter des personnes ; ce fait pourrait expliquer, pour partie, le nombre de personnes blessées dans des accidents automobiles[1216]. Dans les deux cas, la capacité en charge est largement excédée par le nombre de personnes à bord, ce qui ne remplit pas les conditions de circulation sécurisée.

À l'échelle municipale de Québec, les accidents sont croissants et sont dus, pour une partie d'entre eux, au non-respect de la législation[1217]. Ainsi, les automobilistes ont intégré les différentes législations automobiles, mais pour différentes raisons, ils ne les respectent pas. Une autre raison des accidents est l'ignorance des automobilistes vis-à-vis des législations. Se pose ici le problème de la diffusion des textes de loi à l'égard de la population et des conducteurs. Le CAQ tend à faire prendre connaissance des normes de circulation ayant cours dans la région de Québec : il offre une copie du résumé des règlements municipaux de la circulation aux membres qui en font la demande[1218] et

[1216] *La terre de chez nous*, 26 février 1941, p. 2 ; *La terre de chez nous*, 21 juillet 1948, p. 13.
[1217] Archives du CAA Québec, « Que d'accidents… Que d'infractions… », *Autoclub*, octobre & novembre & décembre 1949, p. 5.
[1218] Archives du CAA Québec, « Et les accidents augmentent », *Autoclub*, novembre & décembre 1950, p. 1.

quelques informations sont diffusées par d'autres médias comme *La terre de chez nous*. Les autres raisons sont de « mauvaises pratiques de conduite, [la] vitesse excessive, [l']alcool […][1219] ». Enfin, une autre explication de l'accroissement des accidents réside dans la diversité qui règne dans la signalisation routière et dans les règlements législatifs[1220]. En 1956, le CAQ ajoute « les dépassements imprudents, la fatigue excessive et la présence sur les routes des camions en grand nombre[1221] ». Les causes d'accidents augmentent au fur et à mesure de l'accroissement des usagers et de la pluralité des situations.

On prend conscience des difficultés pour l'État de réduire les accidents automobiles. En effet, la majorité des raisons évoquées font appel à l'individu : il s'agit donc pour l'État d'instaurer un changement dans les mentalités, une prise de conscience, une auto-responsabilité chez les usagers de la route.

Peu à peu des *habitus* prennent formes. Les automobilistes doivent ainsi connaître les textes de loi, mais ils doivent aussi être capables de réagir en cas d'accident[1222]. Le CAQ tente de sensibiliser ses membres par l'apport d'articles de spécialistes dans le domaine des accidents d'automobiles[1223]. Pour prendre une analyse encore plus près du texte, le CAQ n'hésite pas à avoir recours à des comparaisons qui se veulent choquantes :

> « […] les accidents de la route ont fait presque deux fois plus de victimes que la guerre durant le dernier conflit mondial en tant que le Canada est concerné. Les pertes canadiennes durant le dernier conflit mondial en morts, blessés et disparus, s'élevèrent à 94,000 alors que les accidents de la route au Canada, durant le même espace de temps faisaient 170,000 morts ou blessés[1224] ».

[1219] Archives du CAA Québec, « La route s'avère plus meurtrière que la guerre », *Autoclub*, juillet & août & septembre 1953, p. 16.
[1220] Archives du CAA Québec, « Il y a urgence d'uniformiser les règlements de la circulation », *Autoclub*, janvier & février & mars 1955, p. 3-4.
[1221] Archives du CAA Québec, « Le nombre et l'horreur des accidents de la circulation demandent que les AUTORITÉS s'en émeuvent et agissent », *Autoclub*, octobre & novembre & décembre 1956, p. 5.
[1222] Archives du CAA Québec, « Quand les accidents arrivent », *Autoclub*, août & septembre & octobre 1950, p. 13.
[1223] Archives du CAA Québec, « Accidents d'automobiles… problème humain : extrait d'un article de Mtre D. A. Barlow, paru dans *Hermes* de mars 1953 », *Autoclub*, avril & mai & juin 1953, p. 11-12.
[1224] Archives du CAA Québec, « La route s'avère plus meurtrière que la guerre », *Autoclub*, juillet & août & septembre 1953, p. 16.

Dans les deux territoires, la hausse du nombre d'accidents se dessine fortement. Les causes d'accidents dans le Rhône et la région de Québec sont sensiblement les mêmes. La vitesse automobile individualise les pratiques de mobilité : l'automobiliste devient donc potentiellement dangereux. Une chose est claire : l'automobile en soit n'est pas dangereuse, mais son utilisation peut l'être. Cet état de fait était précédemment fortement diminué du fait du statut collectif de la mobilité qui passait par le train, la navigation et aussi la célérité amoindrie des transports tels que la bicyclette et le cheval. Le nœud du problème réside dans le fait que l'automobile constitue le summum de l'individualisme et qu'elle roule sur une infrastructure collectivement partagée : la route. Il s'agit dès lors d'une prise de conscience individuelle qui doit avoir lieu pour la sécurité collective de tous. La difficulté est donc d'éduquer l'individu à se comporter de manière responsable et sécuritaire. Ces mutations passent en partie par les clubs automobiles.

Les actions des groupes de pression

Devant cet accroissement des accidents, les clubs automobiles réagissent de deux manières. Ils poussent l'État à intervenir en publiant différents articles et proposent des solutions[1225]. Dans le même temps, ils organisent des activités censées diminuer le nombre d'accidents et responsabiliser les usagers de la route. Ils entreprennent ces tâches, car il en va du développement de l'automobile, élément qui est inscrit dans leur charte.

Le cas de l'ACR

La revue de l'ACR fait état du problème toujours plus grandissant des accidents en soulignant que la cause principale est l'inexpérience et l'incompétence des conducteurs[1226]. Cette augmentation trouve une explication dans l'essor de la motorisation avec la 4 CV de Renault sortie en 1947 et la 2 CV de Citroën sortie en 1948 et des vacances qui amènent de plus en plus de conducteurs sur les routes.

[1225] Archives du CAA Québec, « Le nombre et l'horreur des accidents de la circulation demande que les AUTORITÉS s'en émeuvent et agissent », *Autoclub*, octobre & novembre & décembre 1956, p. 5.
[1226] BML, « Une folie qui tue ses victimes… La psychose de la vitesse », *Revue de l'ACR*, août-septembre 1952, 950957.

L'ACR, comme le CAQ[1227], fait pression sur l'administration pour qu'elle intensifie les mesures visant à diminuer le nombre d'accidents dans le département du Rhône. En 1952, le président de l'ACR, Pierre Morin, indique que la Sécurité Routière est la priorité des clubs automobiles[1228]. Pour se faire, le club promeut les sanctions et l'éducation. Pour les sanctions, le club s'appuie sur la législation et les représentants de la loi, tandis que pour l'éducation, il peut compter sur la Prévention Routière constituée en 1949 et les responsables de l'apprentissage du permis de conduire. Le Club s'insurge contre les effets néfastes de l'alcool au volant, qui, pourtant, est minoritaire dans l'ensemble des statistiques des causes d'accident[1229]. Pourquoi s'intéresser à cette cause minoritaire dans le grand schéma des accidents ? Car la question de l'alcool au volant peut être résolue en proposant diverses solutions comme l'interdiction de la vente d'alcool à partir d'une certaine heure. Il s'oppose de façon virulente aux chauffards en proposant le recours aux haut-parleurs pour interpeler plus efficacement les usagers irrespectueux des règles de conduite[1230].

L'ACR est aussi initiateur d'événements destinés à réduire les accidents. Il fait la promotion d'actions organisées par le Comité directeur de la Prévention Routière qui propose de contrôler les phares des usagers dans l'agglomération lyonnaise[1231]. Il participe le 30 mai 1953 à l'élaboration de la « Journée nationale sans accident[1232] » durant laquelle, il s'agit de sensibiliser les usagers aux accidents et aux déplacements sécuritaires sur les routes tout en rendant plus visible les forces de l'ordre. En 1954, le club accueille dans ses locaux les responsables des auto-écoles, les pouvoirs publics et les forces de l'ordre pour évoquer l'amélioration de l'éducation des conducteurs[1233]. Par la suite, les auto-écoles acquièrent la reconnaissance officielle du gouvernement ; ce qui augure un meilleur contrôle sur l'éducation des futurs usagers de la route[1234]. À en croire la revue du Club, les efforts produits pour réduire le nombre d'accidents ont porté

[1227] Archives du CAA Québec, « Code de la route », *Autoclub*, avril&mai&juin 1954, p. 20 « Nous devons continuer nos activités en rapport avec les amendements qui s'imposent à notre Code de la route pour le rendre plus conforme aux conditions actuelles ».
[1228] BML, « Sécurité routière », *Revue de l'ACR*, juin 1952, 950957.
[1229] BML, « Va-t-on agir contre les méfaits de l'alcool ? », *Revue de l'ACR*, juin 1953, 950957, p. 3 & « Ivresse et auto », *Revue de l'ACR*, novembre 1954, 950957, p. 8.
[1230] BML, « Guerre aux chauffards », *Revue de l'ACR*, août-septembre 1956, 950957, p. 12.
[1231] BML, « Main de fer… Gant de velours », *Revue de l'ACR*, mars 1953, 950957, p. 2.
[1232] BML, « Bilan de la « Journée sans accidents » pour le Rhône », *Revue de l'ACR*, juin 1953, 950957, p. 2.
[1233] BML, « Réception des auto-écoles à l'automobile-club », *Revue de l'ACR*, novembre 1954, 950957, p. 40.
[1234] BML, « Les autos-écoles ont leur statut », *Revue de l'ACR*, mars 1959, 950957, p. 3.

leurs fruits[1235]. Ces efforts sont le résultat des différentes actions entreprises par les institutions publiques et privées ainsi que par les usagers : il s'agit d'un travail collectif.

Les démarches entreprises au sujet de l'éducation des jeunes au bon comportement sur les routes sont précoces. Dès 1927, le ministre de l'instruction publique impose l'enseignement du Code de la route dans les écoles primaires[1236]. L'éducation dans le secondaire est beaucoup plus lente à se faire : à la fin de la période étudiée, elle n'est toujours pas instaurée[1237]. Ce sont les auto-écoles qui ont le monopole de l'éducation de la mobilité automobile jusqu'à la fin des années 1950.

Les démarches du CAQ

Le CAQ réagit rapidement à la hausse croissante des accidents automobiles. Il mène un combat contre les taux d'assurance automobile exorbitants qui sont déterminés en fonction du nombre d'accidents à une période donnée[1238]. L'idée derrière les assurances est de protéger les usagers de la route de risques potentiels, mais surtout de les encourager à la prudence sur la route en touchant leur capital financier si nécessaire. La question de l'assurance automobile s'inscrit dans la logique de la société du risque[1239] : les conducteurs cherchent à se protéger des accidents sans aller forcément vers un comportement plus sécuritaire.

Les compagnies d'assurance automobile se développent et des projets de loi sont pensés pour obliger les automobilistes à se placer sous la tutelle d'une compagnie d'assurance : « l'assurance de responsabilité[1240] ». Auparavant, les membres du CAQ étaient inscrits d'office à une compagnie d'assurance proposée par le club. À la fin de l'année 1947, l'idée de constituer une compagnie d'assurance propre pour ses membres apparaît[1241]. Celle-ci voit le jour en 1948, elle les indemnise comme le fait une simple compagnie d'assurance et à cela s'ajoutent des indemnisations concernant les dommages corporels de l'usager[1242]. Dans cette optique[1243], il est favorable à une loi de

[1235] BML, « Accidents… Bilan flatteur pour le Rhône », *Revue de l'ACR*, janvier 1960, 950957, p. 4.
[1236] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 3 p. 192.
[1237] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 3 p. 202-203.
[1238] Archives du CAA Québec, « Les taux d'assurance d'automobile », *Autoclub*, mars 1941, p. 4.
[1239] Ulrich BECK, *op. cit.*
[1240] Archives du CAA Québec, « Pas l'assurance obligatoire… mais… », *Autoclub*, juillet 1945, p. 13.
[1241] Archives du CAA Québec, « Que pensez-vous de l'idée d'une compagnie d'assurance mutuelle pour obtenir de meilleurs taux d'assurance d'automobile ?... », *Autoclub*, juillet 1947, p. 1.
[1242] Archives du CAA Québec, « La Compagnie d'Assurance du Club », *Autoclub*, mars 1948, p. 1.

responsabilité qui a pour but de révoquer définitivement ou temporairement la licence du conducteur en cas d'accident et qui renforce la sévérité dans l'évaluation des candidats à la licence de chauffeur[1244]. Le Club propose ainsi à ses lecteurs plusieurs articles en 1940-1950 visant à les encourager à prendre position en faveur d'une législation plus forte permettant de réduire les accidents et de diminuer les taux d'assurance. Il souhaite aussi faire pression sur l'administration pour qu'elle développe une législation adéquate à ce sujet.

Par l'intermédiaire de la Ligue de sécurité de la province de Québec, le CAQ entend encourager la prise de conscience de l'auto-responsabilité. On trouve le recours aux chiffres, témoins de la rationalité scientifique – on parle de science du trafic –, illustrant la société du risque en expansion[1245]. En se fondant sur les rapports du Département de la police municipale de Québec, le mois de mai est le plus chargé en accident du fait de la saison touristique. Le samedi est le jour le plus dangereux pour les usagers de la route du fait de la circulation intense. Enfin, les accidents sont plus susceptibles d'arriver entre neuf heures du matin et 15 heures lorsque le trafic est le plus intense. En ce qui concerne les accidents, le club s'engage dans des campagnes de prévention d'accidents comme c'est le cas en 1946 avec la campagne internationale de prévention des accidents initiée par l'*American Automobile Association (*AAA) intitulée *Take it easy* [prenons notre temps][1246]. Il effectue en 1954 une autre campagne, par le biais du Comité Provincial de Sécurité de la Route, intitulée « Plus de prudence = moins d'accidents[1247] » qui s'adresse au grand public en le sensibilisant à la sécurité routière.

Le CAQ entend aussi prendre part concrètement à la diminution des accidents. En empruntant l'idée au modèle américain, il est donc à l'origine de la création d'une École de conduite en 1948[1248]. Les cours, ouverts à tous et toutes, sont composés de théories et de pratiques et sont sous l'égide du CAQ et de l'AAA[1249].

[1243] Archives du CAA Québec, « Nous voulons une loi de responsabilité », *Autoclub*, mars 1948, p. 11.
[1244] L'équivalent du permis de conduire français.
[1245] Archives du CAA Québec, « Examen de conscience sécuritaire », *Autoclub*, septembre & octobre 1941, p. 2.
[1246] Archives du CAA Québec, « Prenons notre temps », *Autoclub*, juin 1946, p. 11.
[1247] Archives du CAA Québec, « Plus de prudence = moins d'accidents », *Autoclub*, avril & mai & juin 1954, p. 5.
[1248] Archives du CAA Québec, « C'est une question d'éducation… », *Autoclub*, février 1942, p. 24.
[1249] Archives du CAA Québec, « Pourquoi des cours de conduite de l'automobile », *Autoclub*, juin 1948, p. 5.

Tableau 21 : Nombre de personnes qui ont participé à l'École de conduite (1948-1953)

année	personnes
1948	215
1949	391
1950	574
1951	679
1952	528
1953	915

Source : Archives du CAA Québec, « Résultats de l'École de conduite », *Autoclub*, janvier & février & mars 1954, p. 5.

Durant cette période, 62 cours sont donnés dans la province de Québec pour un total de 3 302 personnes réparties entre 1 352 hommes (41%) et 1 950 femmes (59%). La présence des femmes montre leur progressive insertion dans les mondes automobiles. Le club propose ensuite « un cours de perfectionnement de la conduite de l'auto[1250] » pour lequel il a environ 300 candidats. Bien que les démarches du Club soient admirables, elles sont le fait d'une proportion infime des usagers de la route (tableau 21). Dans cette optique, le club se déclare prêt à travailler avec les autorités scolaires pour enseigner aux jeunes à bien se conduire sur la route[1251]. Cette démarche trouve ses racines dans la volonté, d'une part, de toucher un plus grand public plus tôt et d'autre part, les jeunes conducteurs causant près d'un tiers des accidents, ils sont donc une cible déterminante dans la lutte contre l'expansion du nombre d'accidents. Il faut attendre six ans avant que le premier cours de conduite dans une école de Québec (*Quebec High School*) soit inauguré[1252].

Les deux clubs pressent donc l'État d'intervenir pour diminuer les accidents et entreprennent des actions de leur côté en ce sens. Les explications des causes d'accidents sont similaires d'un territoire à l'autre ainsi que les moyens développés pour les contrer. Des différences affleurent dans la mesure où le CAQ s'engage dans la société du risque : avec l'essor de la sécurité routière et des assurances, la société québécoise entre véritablement dans l'ère de la prévention. La vitesse automobile amène l'individu à voir loin et à prévoir ; c'est aussi le cas avec l'assurance automobile et les accidents. Le CAQ s'oppose à l'assurance automobile obligatoire et préfère la responsabilité financière, car elle donne de meilleurs résultats comme l'indique le

[1250] Archives du CAA Québec, « Cours de perfectionnement de la conduite de l'auto », *Autoclub*, janvier 1949, p. 1.
[1251] Archives du CAA Québec, « Préparons une génération de bons chauffeurs », *Autoclub*, juin 1948, p. 1.
[1252] Archives du CAA Québec, « Premier cours de conduite dans les écoles du Québec », *Autoclub*, octobre & novembre & décembre 1954, p. 1.

modèle américain. En somme, l'essor des compagnies d'assurance sert de filin de sécurité pour réduire le risque dans la société. Là où la vitesse automobile est pensée comme individualiste, la volonté des assurances est de retrouver du collectif en regroupant les usagers sous de mêmes normes. En ce sens, les compagnies d'assurance automobile constituent une tentative pour réduire les risques individuels et donner à la société la possibilité de reprendre le dessus sur l'individualisme développé par l'automobile[1253]. L'ACR, quant à lui, reste sur ses positions de club automobile en développant la sécurité routière.
En parallèle et poussé par les clubs, l'État, dans les deux territoires, renforce la législation automobile.

Le renforcement de la législation

Les textes de loi

Les lois automobiles sont bien établies : les législateurs ont progressivement amélioré les textes de loi en fonction des différentes situations qui se présentent à eux. Les clubs encouragent les usagers de la route à connaître et intégrer les textes de loi.

Dans le Rhône

Deux semaines avant le début de la Seconde Guerre mondiale, un nouveau Code de la route paraît[1254].

Du fait de la Seconde Guerre mondiale, les conditions de circulation des habitants du Rhône sont restreintes durant le temps que dure le conflit. Le décret régional de 1941 limite la vente de carburants, d'huiles et de pneumatiques et il réglemente la circulation des véhicules alimentés aux carburants de remplacement. Par ailleurs, l'effort de guerre diminue la production automobile. Ces deux mesures conduisent les pouvoirs publics à interdire la circulation des véhicules fonctionnant à l'essence, sauf si leurs usagers disposent d'autorisations spéciales[1255]. Le décret du 28 janvier 1943 sur la police de la circulation et du roulage offre pour la possibilité pour le préfet ou le maire d'interdire la circulation lorsqu'il le juge nécessaire sur certaines

[1253] Archives du CAA Québec, « Les taux d'assurance », *Autoclub*, juillet & août & septembre 1951, p. 3.
[1254] Jean ORSELLI, *op. cit.*, tome 2, p. 92.
[1255] ADR, « Réglementation de la circulation des automobiles, motocyclettes et vélomoteurs », *Revue de l'ACR*, septembre-octobre 1941, PER 1900-5.

routes et la priorité est donnée aux véhicules militaires français ou allemands lorsqu'ils circulent sur la chaussée[1256].

Après la guerre, de multiples refontes du Code de la route sont pensées pour protéger les usagers lors de leurs déplacements, pour améliorer la circulation. Leur renouvellement s'impose du fait de l'évolution de la vitesse automobile et de sa démocratisation. La construction de ces textes et leur application constituent un temps fort de la vitesse automobile puisqu'il s'agit de réflexions qui sont mises en pratique[1257].

Dans la région de Québec

Les pouvoirs publics québécois, quant à eux, s'engagent dans une directive plus sévère en ce qui concerne la législation automobile. Cette décision découle de la hausse des accidents qu'ils souhaitent enrayer. Dans la décennie 1950, le désir de voir une circulation sécuritaire et sécurisée est au cœur des débats parlementaires[1258]. Lors des discussions autour de la loi des véhicules automobiles, l'opposition n'hésite pas à critiquer le gouvernement quant à l'excédent d'accidents, à la conséquence de l'alcool au volant et au manque de forces de l'ordre[1259]. Cette loi pensée pour contrôler les connaissances et les pratiques des usagers de la route[1260] est validée par les députés de l'Assemblée le 11 décembre 1952[1261]. La sévérité des textes de loi est explicitée par les articles de la revue du CAQ[1262]. La limitation de la vitesse constitue aussi une marque de sévérité de la part des instances québécoises ; c'est le cas avec l'amendement passé le 11 décembre 1953 qui oblige les véhicules à réduire leur vitesse à 100 km sur les routes de campagne hors des agglomérations[1263].

Les débats de l'Assemblée présentent au final, l'appareil législatif comme particulièrement lourd puisqu'il ne valide qu'un aspect après l'autre. On touche ici à un

[1256] ADR, « Règlement général sur la Police de la circulation et du roulage », *Revue de l'ACR*, janvier-février-mars 1943, PER 1900-5, p. 17-23.
[1257] BML, « À propos du Code de la route », *Revue de l'ACR*, décembre 1952, 950957, p. 1-2.
[1258] BAnQ, « Sécurité routière », *Débats de l'Assemblée législative*, séance du 8 mars 1949, p. 450-452.
[1259] BAnQ, « Loi des véhicules automobiles », *Débats de l'Assemblée législative 1952-1953*, séance du 9 décembre 1952, p. 231.
[1260] BAnQ, « Introduction », *Débats de l'Assemblée législative 1952-1953*, p. xix.
[1261] BAnQ, « Loi des véhicules automobiles », *Débats de l'Assemblée législative 1952-1953*, séance du 11 décembre 1952, p. 262.
[1262] Archives du CAA Québec, « Législation… encore plus sévère », *Autoclub*, janvier & février & mars 1953, p. 14.
[1263] BAnQ, *Débats de l'Assemblée législative 1953-1954*, séance du 15 décembre 1953, p. 238-242.

paradoxe : les textes législatifs traitant de l'automobilisme, au début du siècle sont pensés pour anticiper tous les problèmes de circulation et d'usagers, mais on perçoit un basculement puisque dorénavant les textes de loi s'attachent à résoudre les problèmes rencontrés dans la circulation de tous les jours. Il y a donc une sorte de rattrapage du système de la vitesse qui s'effectue autour du milieu des années 1940. Nuançons ce propos dans la mesure où l'administration tente dans une certaine mesure d'anticiper les accidents et les morts. Pour ne citer qu'un exemple, évoquons le congrès de la Société canadienne de prévention des accidents qui a eu lieu à Québec en avril 1957 et pour lequel le gouvernement s'investit financièrement[1264].

Les « nouvelles » contestations envers l'automobilisme

La question du bruit, comme pollution sonore, produit par les véhicules à moteur remonte aux débuts de la vitesse automobile[1265] – il y aurait d'ailleurs un très beau sujet de recherche à élaborer en s'intéressant au bruit, aux odeurs et aux sensations liés à l'automobilisme à mettre en lien avec les travaux de l'historien du sensible qu'est Alain Corbin[1266]. Le Code de la route rappelle que les véhicules doivent être équipés de dispositifs pour atténuer les émissions de fumée et le bruit excessif causés par les véhicules équipés d'un moteur « Diésel »[1267].

Dans les années 1950, et particulièrement lors de la refonte du Code de la route en 1954, les pouvoirs publics obligent la distinction entre les signaux sonores pour l'usage sur la route et pour l'usage en ville. La nouvelle législation laisse la possibilité aux municipalités, avec l'accord de leur préfet, de limiter ou d'interdire l'emploi du klaxon. On a ici un parfait exemple d'un processus qui part des pouvoirs publics, sans doute avec quelques remontrances du public citoyen, pour ensuite aller influencer et modifier la conception industrielle des véhicules à moteur[1268]. Dans la loi québécoise des véhicules à moteur, un article oblige les automobilistes à recourir à la trompe avant de traverser une intersection[1269]. Du fait de cette cacophonie, le CAQ encourage ses membres à ne pas recourir à la corne et soutien même que sans cet instrument, les

[1264] BAnQ, « Subsides (publicité éducative) », *Débats de l'Assemblée législative 1956-1957*, séance du 17 janvier 1957, p. 267-268.
[1265] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 341.
[1266] Alain CORBIN & Gilles HEURE, *Historien du sensible*, Paris, La Découverte, 2000.
[1267] BML, « L'article 21 du Code de la route doit être respecté », *Revue de l'ACR*, avril 1952, 950957.
[1268] BML, « Du silence et du bruit », *Revue de l'ACR*, avril 1956, 950957, p. 4-5.
[1269] Archives du CAA Québec, « Que de bruits inutiles… », *Autoclub*, avril 1947, p. 1.

automobilistes seraient plus prudents[1270]. L'usage de l'avertisseur ne donne en aucune façon le droit de passage comme certains usagers s'autorisent à le penser.

Une réforme entend réglementer plus fermement la conduite en état d'ébriété. Elle tente de réduire la part des accidents automobiles[1271]. Ces différentes mesures aboutissent à l'instauration du retrait administratif du permis en 1951 : il s'agit clairement ici du premier signe d'une répression envers les automobilistes français.

De par la hausse du nombre des accidents automobiles, les pouvoirs publics tentent de restreindre ceux-ci par une législation plus sévère en ce qui concerne les sanctions pour manquement aux règlements automobiles. Le Rhône connaît une multiplicité de règlements en partie à cause de la Seconde Guerre mondiale, tandis que dans la région de Québec, la liberté de se déplacer n'est guère entravée pour la population. À bien y regarder, cette période (1939-1961) voit les textes de loi modifiés principalement autour de sanctions automobilistes bien plus que sur les comportements qui eux sont bien ancrés dans leur temporalité même s'ils sont parfois contredits par les usagers. L'amélioration des textes de loi se répercute sur les représentants de la vitesse.

Les officiers de la vitesse

Les forces de police s'équipent en véhicules à moteur dans le Rhône. Au début de l'année 1952, la Brigade des Recherches de la Gendarmerie du Rhône acquiert une camionnette : elle est parmi les premières de France à posséder une camionnette de ce style[1272]. Elle peut transporter quatre gendarmes et un chien policier ; elle peut aussi servir au transport d'un blessé et accueillir deux bicyclettes sur son toit. Au début des années 1950, la Prévention Routière développe des patrouilles de motocyclistes jaunes, les « samaritains de la route ». S'intitulant l'Assistance Routière Automobile (ARA), ils ont pour but d'assister les automobilistes en difficulté et de prévenir les accidents.

[1270] Archives du CAA Québec, « L'avertisseur est l'arme du mufle », *Autoclub*, avril 1947, p. 5 & « L'avertisseur est l'arme du mufle », *Autoclub*, avril & mai & juin 1958, p. 8.
[1271] BML, « L'alcool criminel », *Revue de l'ACR*, juin 1953, 950957, p. 3.
[1272] BML, « La gendarmerie est dotée pour ses enquêtes d'une fourgonnette rapide », *Revue de l'ACR*, janvier 1952, 950957, p. 11.

Du fait de but commun, la Prévention Routière fait don, le 16 juin 1953, de ses motocyclettes à la gendarmerie de Lyon[1273]. Par ailleurs, la gendarmerie obtient une aide en matière de sécurité routière par l'intermédiaire des compagnies républicaines de sécurité (CRS) qui sillonnent les routes à motocyclettes[1274]. La technologie rattrape le gendarme dans la mesure où l'on évoque le rôle de l'hélicoptère et du radar dès le milieu de l'année 1953 : l'un permettrait d'avoir une vue d'ensemble du trafic, tandis que l'autre évaluerait la vitesse automobile de manière mécanique[1275].

Dans la région de Québec, on s'aperçoit que des liens forts existent entre le Club et les forces de police. On peut citer l'exemple de la causerie donnée par le secrétaire-trésorier du Club au congrès de l'Association des Clubs de Police de la Province de Québec de Rimouski en 1948. Désormais, il y a une spécialisation et une professionnalisation du rôle de la police essentielle pour le bon déroulement du trafic[1276]. Dans cette perspective, le club, en 1949, encourage la police municipale de Québec à suivre gratuitement ces cours de perfectionnement de la conduite automobile[1277]. Il renouvelle cet appel pour disposer de policiers entraînés par l'intermédiaire du Comité spécial de circulation fondé en 1947 par le CAQ et la Ligue de Sécurité[1278]. Les forces de l'ordre sont de mieux en mieux équipées en motos[1279] et en automobile[1280].

Le Rhône encourage leurs représentants à plus de sévérité. Au début de la vitesse automobile les gendarmes n'étaient pas pris au sérieux par les automobilistes, alors qu'au début des années 1950 où l'on voit poindre le concept de « peur du gendarme[1281] ». Pour instiller ce respect du gendarme, ces derniers sont amenés à être de plus en plus présents et visibles sur les routes du département. On peut

[1273] BML, « La Prévention Routière a offert ses motocyclettes à la gendarmerie », *Revue de l'ACR*, juillet 1953, 950957, p. 3-4.
[1274] BML, « Sécurité routière et prévention », *Revue de l'ACR*, mars 1955, 950957, p. 3.
[1275] BML, « L'hélicoptère et le radar : agents de la circulation », *Revue de l'ACR*, juillet 1953, 950957, p. 8.
[1276] Archives du CAA Québec, « La police et la circulation », *Autoclub*, septembre 1948, p. 7.
[1277] Archives du CAA Québec, « La police suivra-t-elle des cours de perfectionnement », *Autoclub*, avril & mai 1949, p. 4.
[1278] Archives du CAA Québec, « La circulation à Québec », *Autoclub*, mars & avril 1950, p. 1.
[1279] Voir : Gérald GAGNON, *Histoire du service ce police de la ville de Québec*, Les publications du Québec, Sainte-Foy, 1998. En 1948, la police municipale de Québec s'équipe de six motos
[1280] Archives du CAA Québec, « À cheval sur les règlements », *Autoclub*, janvier & février & mars 1953, p. 20.
[1281] BML, « Le préfet du Rhône veut que la peur du gendarme soit le commencement de la sagesse de… l'automobiliste », *Revue de l'ACR*, avril 1952, 950957.

citer l'exemple de « l'expédition nocturne de la prévention routière », le 16 décembre 1952, qui s'effectue en partenariat avec la brigade motocycliste de gendarmerie. Il s'agit pour cette nuit de signaler voire verbaliser les usagers dangereux[1282]. En 1958, un projet de loi sur la police de la circulation routière est examiné à l'Assemblée. Ce dernier s'avère particulièrement sévère et ne manque pas de susciter l'opposition de l'ACR et de la Fédération Nationale des Clubs automobiles. Voici quelques-unes des mesures proposées en cas de non-respect des lois établies (tableau 22) :

Tableau 22 : Quelques réformes des lois sur la police de la circulation routière en 1958

amende de 7300 à 36000 fr. pour les contraventions suivantes
les sens imposés à la circulation
la vitesse des véhicules automobiles et remorques
les croisements et dépassements
les intersections de route et la priorité de passage
L'usage des dispositifs d'éclairage et de signalisation
Amende de 2100 à 3600 fr. pour les contraventions suivantes
La conduite des véhicules et des animaux
la vitesse des animaux et des véhicules autres que les automobiles
l'emploi des avertisseurs
le stationnement
le nombre d'animaux d'un attelage et le groupement des véhicules
État d'ivresse
Emprisonnement d'un mois à un an
Amende de 50000 à 500000 fr

Source : BML, « Réforme des lois sur la police de la circulation routière », *Revue de l'ACR*, février 1958, p. 9.

Il s'agit, pour les pouvoirs publics, de se montrer ferme en condamnant les écarts de conduite à base de sanctions financières, voire de peine d'emprisonnement. Le degré de sanction est proportionnel à la faute commise par l'usager. Le travail de la gendarmerie ne s'arrête pas à l'information et la verbalisation des usagers de la route, il se compose aussi du dépannage et du secours d'usagers en difficulté[1283]. Comme outre-Atlantique, les pouvoirs publics accentuent la sévérité et la visibilité des gendarmes sur les routes et

[1282] BML, « Expédition nocturne de la prévention routière », *Revue de l'ACR*, janvier 1953, 950957.
[1283] BML, « Connaissons mieux : le gendarme », *Revue de l'ACR*, décembre 1952, 950957.

bords de route du fait de la pression d'instances publiques et privées et la hausse des accidents automobiles.

Les pouvoirs publics québécois prennent la même direction. C'est vrai pour la région de Québec où les agents patrouillant jour et nuit ont pour mission de réprimander les conducteurs ivres et dangereux[1284]. Pour se faire, les moyens d'intervention des forces de police augmentent avec le développement de voitures identifiées et de voitures spéciales non marquées[1285]. Les forces de police responsables du bon déroulement de la circulation automobile deviennent motorisées.

Les forces de police des deux côtés de l'Atlantique se professionnalisent et acquièrent une visibilité du fait de la hausse des accidents. Il est intéressant de noter le fait que les autorités routières participent à la vitesse automobile. Elles s'équipent en véhicules à moteur et elles ont aussi la nécessité d'intégrer les cadres normatifs de l'automobile. Elles font parties du système, elles y participent tout en faisant office de maintien vital du système.

La normalisation de la vitesse est un mouvement qui accompagne l'essor de la vitesse et sa démocratisation[1286]. On observe un décalage fort important entre les limites de vitesse imposées par les pouvoirs publics et les vitesses limites pouvant être atteintes par les véhicules à moteur. On peut se poser la question de savoir dans quel but les constructeurs automobiles poursuivent leurs efforts pour proposer des véhicules allant de plus en plus vite, alors que les limites de vitesse ont tendance à connaître un plafonnement, tout relatif, au début des années 1950-1960.

Les textes de loi évoluent des deux côtés de l'Atlantique et comblent les manques et les faiblesses des précédents. Ainsi, paradoxalement, bien que penser pour faciliter la circulation automobile les textes sont de plus en plus complexes. Ils témoignent avec force de la pluralité du système de la vitesse automobile et constituent en ce sens une matrice fondamentale pour comprendre la vitesse, les débats et les

[1284] Archives du CAA Québec, « Enfin, les lois de la circulation seront sévèrement appliquées », *Autoclub*, juillet & aout & septembre 1951, p. 13.
[1285] Archives du CAA Québec, « Police et sécurité… », *Autoclub*, janvier & février & mars 1956, p. 2.
[1286] Christophe STUDENY, « Le Vertige de la vitesse: l'accélération de la France : 1830-1940 », *op. cit.*, p. 936.

polémiques qui entourent ce phénomène. On a pu noter la particularité des véhicules du monde rural qui, au début du siècle, se démarquent des autres véhicules par quelques privilèges regardant la législation automobile du fait de la place du monde rural ; celle-ci disparaît au fil des années au fur et à mesure que le poids démographique du monde urbain domine le monde rural.

Les accidents automobiles se multiplient au fil des ans et deviennent quasi-quotidiens. L'accroissement des accidents souligne la difficulté des institutions étatiques et privées à faire intégrer les conduites sécuritaires aux usagers de la route. En effet la cause principale d'accidents est l'inobservation des règlements. Cette donnée est consubstantielle de l'éducation des populations qui est posée durant cette période. Les solutions sont multiples et valides : l'ACR encourage la prévention routière et le CAQ se propose d'éduquer les populations lui-même.

Le fait que la vitesse automobile domine les autres modes par ses accidents amène les autorités à sévir en tentant de développer des sanctions plus fortes et en augmentant la visibilité, la présence et les outils des officiers de la vitesse. Les officiers de la circulation participent indubitablement au maintien du système de la vitesse automobile : ils sont un acteur clé au même titre que l'État et les associations automobiles. La seule différence avec les précédents acteurs cités est que les officiers sont les garants humains de la vitesse.

On observe une hausse des études statistiques concernant les accidents. Ces derniers se font plus précis pour pouvoir définir plus efficacement les causes des accidents automobiles. L'administration impose ainsi une présence de plus en plus forte sur le domaine de la mobilité. Développant progressivement des méthodes de collecte de données, la population abandonne le « […] fatalisme qui régnait dans la civilisation du cheval[1287] ». La vitesse automobile est un des facteurs qui fait rentrer les deux territoires dans la société du risque.

Pour conclure, il est essentiel de revenir sur plusieurs points. « La vitesse imaginée », titre de cette deuxième partie, est au cœur de notre analyse. Elle est visible à

[1287] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 357.

travers les littératures automobiles qui se composent entre autres des revues des clubs automobiles, des guides touristiques et des textes de loi. Ces multiples supports permettent à la vitesse automobile de se répandre. Ils participent de la structuration mentale du territoire : se constituent progressivement un cadre de pensées, de connaissances et de savoir-faire qui conduisent au développement de la vitesse automobile. Des inégalités apparaissent dès les débuts de notre période dans les transmissions des connaissances en lien avec le statut social des individus. L'instauration de la vitesse automobile participe en partie à la naissance et au développement de la société du risque que connaissent à la fois le Rhône et la région de Québec. La vitesse automobile est pensée comme un système qui nécessite des pré-configurations : l'assurance automobile et les officiers de la circulation en sont l'expression. La vitesse implique l'anticipation.

Penser l'avenir avant qu'il ne se déroule n'est pas une tâche aisée. La vitesse en prenant racine au sein des deux territoires entraîne une multitude de mutations sociales et culturelles qu'il faut maintenant analyser.

QUATRIÈME PARTIE.
LA VITESSE APPROPRIÉE : L'AUTOMOBILISME ET SES MULTIPLES VARIATIONS

Jusqu'à présent, nous avons analysé le système de la vitesse automobile avec les infrastructures qui autorisent la vitesse, puis les normes qui donnent une cohérence et permettent le maintien du système.

Dans le chapitre sept, nous mettons en avant la concurrence et la cohabitation qui apparaissent entre les véhicules à moteur et les autres modes de transport – le train et le cheval. Il s'agit de voir les interactions qui se forment entre l'automobile, le poids lourd, l'autocar et le transport ferroviaire et équestre. Ces relations ne s'arrêtent pas seulement à l'usager, mais ont aussi des conséquences sur les infrastructures de chacun des différents modes de locomotion. Nous attachons une importance particulière à l'éclairage de la mécanisation agricole et ses impacts. L'analyse de cette dernière révèle de nouvelles mutations quant au rapport au territoire, à la vitesse et à la nature. Par ailleurs, nous mettrons le développement de la mécanisation agricole en rapport avec l'usage de la force du cheval dans l'exploitation agricole.

Dans le dernier chapitre, donnant une place plus importante aux usagers, nous étudions comment les véhicules s'intègrent dans la sphère des professionnels de la mobilité et dans la société de loisirs naissante. Dans quelle mesure la démocratisation de la possession automobile s'opère-t-elle ? Quelle est la géographie de ces possesseurs nouvellement motorisés ? L'automobilisme contribuant à l'essor de l'individualisme, les véhicules à moteur, en se spécialisant, tendent à satisfaire au plus près leurs utilisateurs. Ce faisant, ils conduisent à plusieurs changements dans les domaines du tourisme, de l'alimentation et de la gastronomie. Le tourisme automobile propose une nouvelle perception du paysage, une nouvelle appréhension du territoire et un rapport au temps spécifique. Dans quelle mesure, la gastronomie dont les touristes bénéficient est-elle modifiée ? Plus largement, les pratiques alimentaires de la population rurale sont influencées par l'essor de la vitesse automobile.

Chapitre 7 :
L'ÉCONOMIE DE LA VITESSE : LA BATAILLE DES ROUTES, LA BATAILLE DES CHAMPS

La course à la vitesse : « les technologies en compétition[1288] »

Au regard de l'historiographie, il s'agit d'un thème peu abordé par les historiens du fait de la difficulté à comparer des modes de transport différents. « Les historiens des transports et de la mobilité ont le plus souvent décrit ce processus du point de vue des avancées technologiques (automobile, tramway électrique par exemple) […][1289] ».

Le corps à corps rail-route

> « Cette invention [l'automobile], cependant, n'est pas une invention, mais seulement l'application nouvelle d'une invention antérieure. L'automobile n'est qu'une locomotive plus compliquée en certaines parties, et d'autres plus simples. […] Le chemin de fer dépense une force immense pour un résultat immense ; l'automobilisme dépense une force également immense (quoique bien moindre) pour un résultat médiocre. Les 600 chevaux-vapeur d'une locomotive rapide emportent facilement 600 personnes ; les 60 chevaux d'une automobile emportent six personnes. Le chemin de fer utilise sa force dix fois mieux qu'une automobile. L'automobile est un moteur de luxe, tout à fait analogue aux deux pur-sang qui promènent au bois une élégante victoria[1290] ».

La vitesse automobile s'insère progressivement au sein des deux sociétés déjà engagées dans d'autres systèmes de transport. Nous l'avons vu pour le Rhône, le réseau routier est particulièrement bien maillé, la navigation et les chemins de fer jouent un rôle prépondérant. Dans la région de Québec, la majorité des mobilités s'opèrent par le fleuve et par les chemins de fer[1291]. Cette imbrication de la vitesse automobile dans les deux sociétés ne se fait pas sans heurts. Des situations de concurrence surgissent entremêlées de cohabitations quasi pacifiques.

[1288] Nous empruntons l'expression à Gijs Mom dans son article « Compétition et coexistence : la motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine », *Le Mouvement Social*, 2009/4, n°229, p. 15.
[1289] Gijs MOM, *loc. cit.*, p. 13.
[1290] Rémy DE GOURMONT, *Promenades Philosophiques*, Paris, Mercure de France, 1925, p. 284-285.
[1291] Raoul BLANCHARD, *Le Canada français : province de Québec*, Montréal, Arthème Fayard, 1960, p. 206.

La contestation des infrastructures ferroviaires : l'exemple des traverses et passages à niveau

Le déclin des passages à niveau dans le Rhône (1907-1934)

L'attention de l'ACR pour les passages à niveau est précoce, puisqu'elle date de 1906-1907[1292]. Ces derniers sont fermés la nuit et jusqu'en 1901, il n'y a aucune obligation d'éclairage des passages à niveau : ils sont ainsi des éléments ralentisseurs et dangereux pour les usagers de la route[1293]. L'ACR mentionne un accident ferroviaire en 1930 près des Chères, où la barrière, remplacée par une corde assez basse, occasionna deux morts[1294]. L'association propose, dès lors, d'accentuer la visibilité et de multiplier la signalisation autour des passages à niveau et de munir les trains d'un avertisseur sonore[1295]. Cette question de la concurrence rail-route culmine avec la parution du journal mensuel *Les Transports Automobiles* dès janvier 1933[1296]. Il s'agit d'un journal engagé dans la promotion et la défense de l'automobilisme au détriment des autres modes de transport[1297] : il se fait un devoir de rectifier les injustices que subit l'automobilisme[1298]. Dans leur rapport du 31 janvier 1934 adressé au Conseil général des Ponts et Chaussées, les ingénieurs du Rhône envisagent la suppression de multiples passages à niveau destinée à désenclaver la région lyonnaise et à améliorer le trafic routier.

L'effacement structurel du chemin de fer dans la région de Québec (1924-1945)

Jusque dans les années 1920, les gouvernements provincial et fédéral valorisent l'extension des chemins de fer[1299]. Les pouvoirs publics se retirent progressivement du domaine ferroviaire pour s'investir dans le domaine routier : on perçoit ici un tournant durant la décennie 1920. Le développement du transport ferroviaire est considérablement ralenti du fait de l'essor de la vitesse automobile. Il s'agit d'un premier élément de concurrence. Raoul Blanchard est catégorique : « C'est l'offensive

[1292] ADR, « Passage à niveau », *Revue de l'ACR*, janvier 1906, PER 1900-1, p. 387.
[1293] ADR, « L'éclairage des passages à niveau », *Revue de l'ACR*, janvier 1906, PER 1900-1, p. 191-194.
[1294] ADR, « Les dangers des passages à niveau », *Revue de l'ACR*, PER 1900-3, p. 24.
[1295] ADR, « Le danger des passages à niveau », *Revue de l'ACR*, octobre 1931, PER 1900-4, p. 22.
[1296] Journal officiel du Syndicat des entrepreneurs et transporteurs automobiles de Lyon, de la région lyonnaise et du sud-est
[1297] ADR, « L'éternel conflit : le rail contre la route », *Les transports automobiles*, janvier 1933, PER 857, p. 1.
[1298] ADR, « L'éternel conflit : le rail contre la route – préjugés ou sophismes », *Les transports automobiles*, janvier 1933, PER 857, p. 4.
[1299] Raoul BLANCHARD, *op. cit.*, p. 215.

de la route qui a réduit les positions du chemin de fer et même celles de la navigation[1300] ».

Une autre contestation est visible ; il s'agit de la controverse relative aux passages à niveau, assimilés par les automobilistes à un lieu particulièrement mortel[1301]. Ce sujet est au centre des préoccupations à l'échelle nationale comme le montre la création, lors de la conférence interprovinciale des bonnes routes en 1924, d'un comité chargé d'inspecter et de rapporter la présence et la localisation des passages à niveau[1302]. Ce dernier recense 1 907 passages à niveau dans la province de Québec, dont 358 situés sur le « Main Trunk Highways System », 353 sur les routes des comtés et 1 166 sur les routes locales ordinaires. De plus, sur les principales routes, il y a en moyenne un passage à niveau tous les 13 km. Cette recension a pour but d'améliorer la circulation et d'éliminer certains passages à niveau pour les remplacer par des viaducs[1303] ou des ponts. On favorise donc la mobilité automobile au détriment de la mobilité ferroviaire. En juin 1929, un basculement majeur apparaît : la législation oblige les automobilistes à s'arrêter aux traverses à niveau qui ne comportent pas de signe de prévention[1304]. Le CAQ s'oppose à cette mesure ; ce qui laisse sous-entendre que de forts enjeux se jouent en arrière-plan entre les différents promoteurs de chacun des deux modes. On discute de la visibilité des traverses de chemin de fer, de la réglementation et de l'éducation des automobilistes[1305]. Entre 1936 et 1943, les pouvoirs publics suppriment les traverses à niveau du fait du danger qu'elles laissent subsister[1306]. En 1945, le gouvernement entend dépenser 2,000,000$ pour retirer des traverses à niveau[1307]. Toutefois, aucune suppression n'est engagée en 1945 du fait du « […] manque de main-d'œuvre, [du] rationnement et [de] la carence des matériaux et de matériel et [d]es conditions actuelles de l'après-guerre […][1308] ».

[1300] Raoul BLANCHARD, *op. cit.*, p. 216.
[1301] Archives du CAA Québec, « Les passages à niveau », *Motor Magazine*, décembre 1924, p. 19.
[1302] Archives du CAA Québec, "Railroad Level Crossing", *Motor Magazine*, octobre 1925, p. 10.
[1303] Archives du CAA Québec, "The Improvement and Elimination of Level Crossings", *Motor Magazine*, octobre 1925, p. 17.
[1304] Archives du CAA Québec, « Arrêt aux traverses à niveau », *Service*, juin 1929, p. 17.
[1305] Archives du CAA Québec, « Le problème de la sécurité aux traverses de chemin de fer », *Service*, novembre 1930, p. 5.
[1306] BAnQ, « Suppression des passages à niveau », *Débats de l'Assemblée législative*, 23 février 1945, p. 190-191.
[1307] BAnQ, « Suppression des passages à niveau », *Débats de l'Assemblée législative*, 23 février 1945, p. 191.
[1308] BAnQ, « Suppression de traverses à niveau », *Débats de l'Assemblée législative*, 12 avril 1946, p. 550-551.

Dans les deux régions, l'essor de l'automobile remet en cause le système ferroviaire dans la mesure où les passages à niveau sont la source d'accidents. En toute rigueur, le rail n'est pas contesté réellement puisqu'il s'agit uniquement de modifier les abords des traverses à niveau de manière à ce qu'elles offrent plus de sécurité. La contestation réside dans le fait de prendre en compte la vitesse automobile dans ses rapports au système ferroviaire. Quoi qu'il en soit, il existe d'autres thématiques où la concurrence rail-route est pleinement présente : c'est le cas avec l'autocar.

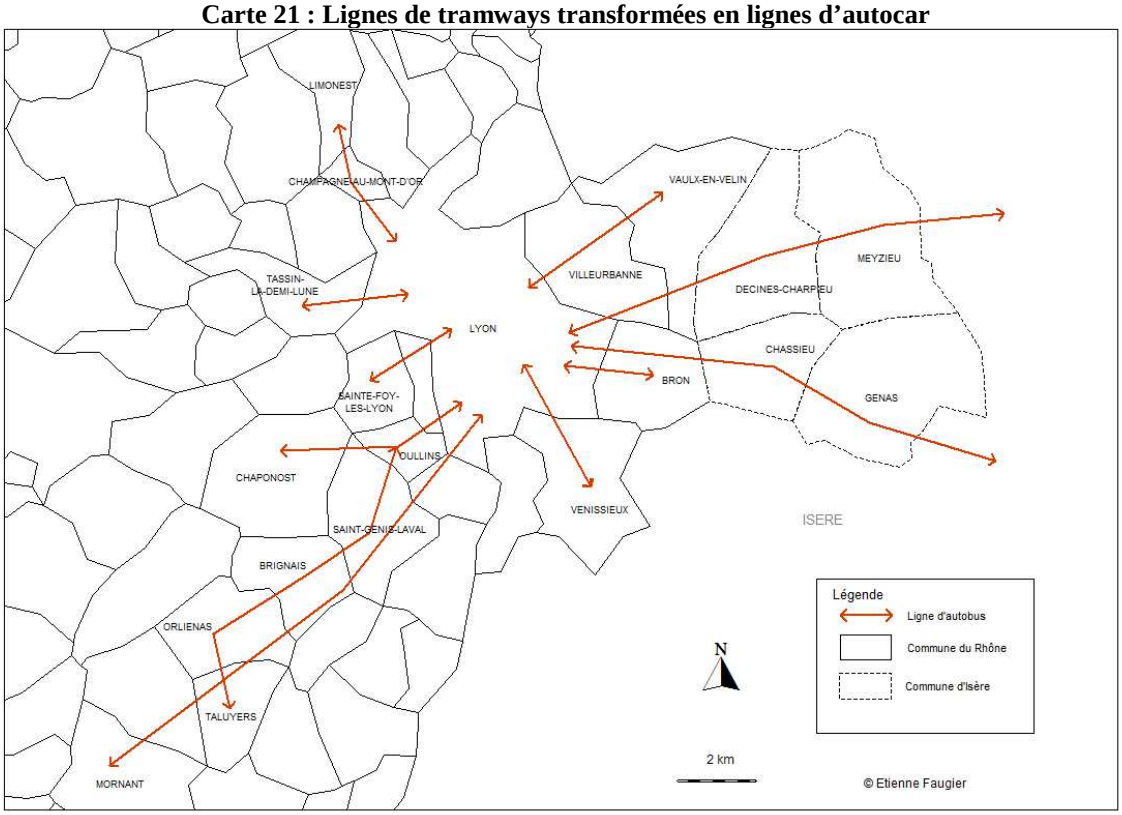
La contestation ferroviaire par l'autocar

Le développement structurel de l'autocar dans le Rhône

Dans le Rhône, les lignes d'autocar sont présentes dans les zones périurbaines du fait de la demande en transport des voyageurs et de la relative absence de ligne ferroviaire[1309]. La ligne desservant Dardilly, la Tour de Salvigny depuis la gare Saint-Paul, à Lyon, sous la direction de l'OTL, est allouée à la compagnie routière Travaux et Transports qui l'exploite avec deux autocars. L'expérience se révélant rentable pour l'OTL, elle multiplie son parc d'autocar. Ces différentes entreprises sont rassemblées dans la Société générale des transports départementaux (SGTD) fondée en 1919. La grande banlieue lyonnaise est progressivement acquise à la vitesse automobile. Les quelques lignes de tramway suivantes sont transformées en ligne d'autocar (carte 21). Les autocars s'emparent progressivement des parts du marché des tramways et des trains locaux, car ils sont plus souples, plus rapides et moins chers en termes d'infrastructures[1310].

[1309] Jean-Paul BERTHET & Eric TOURNIQUET, *Un siècle de cars et bus en lyonnais*, Albi, Association Car-Histo-Bus, 2001, p. 6.
[1310] Nicolas NEIERTZ, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, p. 23.

Carte 21 : Lignes de tramways transformées en lignes d'autocar

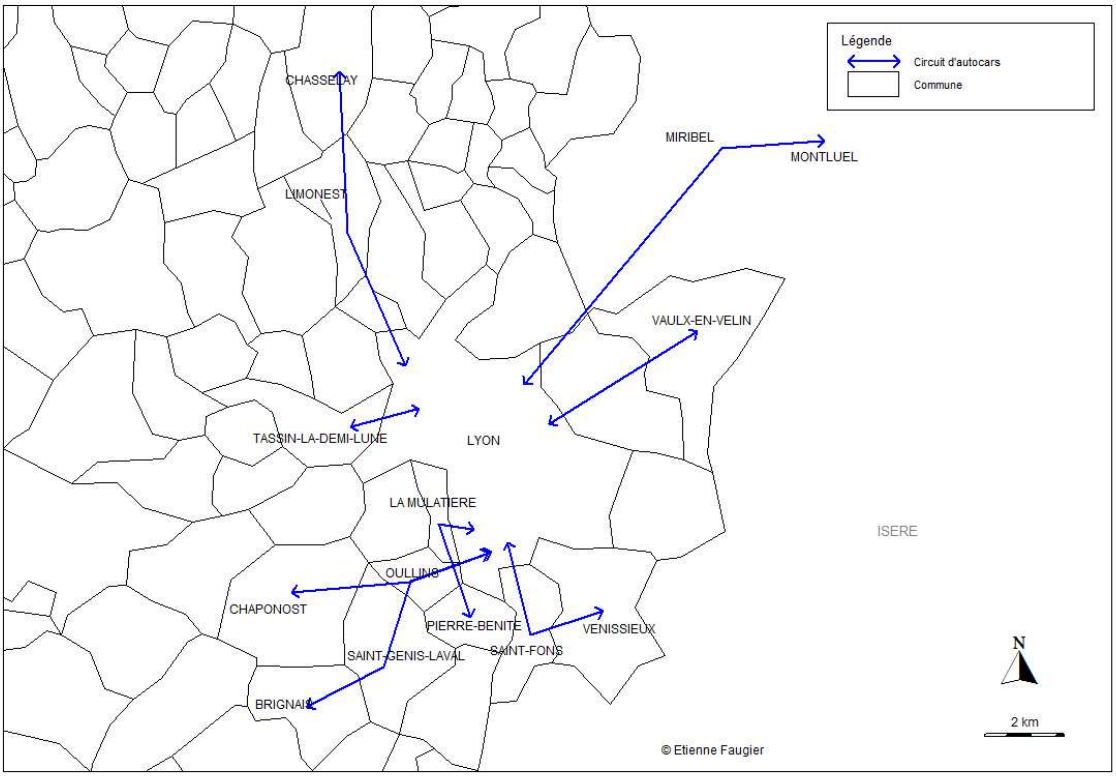


Source : Données tirées de Jean-Paul BERTHET & Eric TOURNIQUET, *op. cit.*, p. 40.

La réglementation en vigueur favorise au début de l'année 1920 la concurrence entre les modes[1311]. Progressivement, le transport public de voyageurs se normalise, alors que pour les transports publics de marchandises, la réglementation est plus lâche[1312]. Par le décret du 9 mai 1928, les compagnies de chemins de fer sont autorisées à substituer des services sur route aux lignes ferroviaires déficitaires. Certaines compagnies d'autocar sont employées par les entreprises ferroviaires pour compléter ou accroître l'aire d'influence du ferroviaire. On peut citer l'exemple illustre du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) qui propose des voyages en autocars dans les Alpes ou bien l'OTL qui organise des doublages express routiers et élabore des liaisons entre centre-ville et banlieues[1313]. Ce décret tente d'amoindrir la concurrence entre les deux modes. Malgré cette mesure, la crise ferroviaire s'installe réellement en France dès 1930[1314]. Un lent mouvement de conversion des lignes ferroviaires en ligne d'autocar s'engage (carte 22).

[1311] Maurice WOLKOWITSCH, « Les transports routiers en France », *Annales de géographie*, t. 63, n°336, 1954, p. 100.
[1312] Maurice WOLKOWITSCH, *loc. cit.*, p. 103-104.
[1313] Jean-Paul BERTHET & Eric TOURNIQUET, *op. cit.*, p. 7.
[1314] Nicolas NEIERTZ, *op. cit.*, p. 29-30.

Carte 22 : Conversion de lignes ferroviaires en lignes d'autocar



Source : Données tirées de Jean-Paul BERTHET & Eric TOURNIQUET, *op. cit.*, p. 7.

La superficie accessible à la population du Rhône s'étend grâce à l'autocar :

> « Des campagnes voisines, l'habitude s'était prise, une fois le rail rejoint, de pousser à Lyon. L'autocar procure aujourd'hui à Vienne des relations directes avec Saint-Étienne et Grenoble, Romans et Annonay, et lui rend en outre dans tout son arrondissement le rôle de chef-lieu local. Il est vrai que le développement toujours plus intense des relations avec Lyon (trois services concurrents arrivant à un départ moyen tous les quarts d'heure) aboutit à un résultat inverse, car de Vienne même la clientèle du commerce local est aspirée vers Lyon sans qu'on puisse dire encore si ces résultats se compenseront ou lequel l'emportera[1315] ».

Une nouvelle structuration de l'espace apparaît même si celle-ci ne bouleverse pas les grandes structurations historiques : Lyon reste le pôle urbain dominant. La mise en place d'une ligne d'autobus de Clermont-Ferrand à Lyon au début des années 1930 l'explicite. Cette ligne connaît un grand succès du fait de plusieurs faiblesses du transport ferroviaire : des horaires rigides inadéquats et deux trajets possibles, mais longs, l'un d'entre eux étant soumis à un changement de train. L'autobus s'impose du fait du trajet direct qui est choisi, des horaires adaptés qui permettent aux voyageurs de faire l'aller-retour dans la journée avec un minimum de temps acceptable à Lyon –

[1315] Jean HOURS, « Rail et route », *Les études rhodaniennes*, vol. 9, n°2, 1933, p. 138.

environ quatre heures – et surtout du prix modique, celui d'un billet de la troisième classe des chemins de fer[1316].

« Après 1930, l'activité des VFIL [voies ferroviaires d'intérêt local] décline et leur remplacement par des services automobiles s'accélère, ce qui permet d'importantes réductions des déficits d'exploitation[1317] ». Par ailleurs, à partir de 1932, pour regonfler les revenus de l'entreprise, des services d'autocar Citroën permettent de rallier les périphéries de Lyon[1318]. Ainsi, parmi les neuf lignes mises en service par la firme automobile, se trouve Grenoble-Lyon, toutes les demi-heures, et Lyon-Saint-Étienne, chaque heure[1319].

Tableau 23 : Évolution du parc des véhicules automobiles appartenant aux voies ferrées départementales du Rhône (1932-1933)

en service avant le 21 septembre 1932

	autocars	camions	tracteurs	remorques
Chemins de fer du Beaujolais (CFB)	17	0	0	0
Amplepuis à Saint-Vincent-de-Reins (ASV)	1	0	0	0
Rhône, Saône et Loire (RSL)	3	0	0	0
Messimy	5	0	0	0
total	26	0	0	0

Votés par le Conseil général le 21 septembre 1932

CFB	0	2	0	0
Messimy	3	1	0	0
total	3	3	0	0

Demandés par le Département au Conseil général le 7 janvier 1933

CFB	12	3	4	12
ASV	2	2	2	8
RSL	3	2	2	6
Messimy	0	2	1	3
total	17	9	9	29

Source : ADR, « Dans le département du Rhône : les régies départementales contre l'industrie privée », *Les transports automobiles*, janvier 1933, PER 857, p. 6.

[1316] FAMB, « Des faits et des chiffres sur l'industrie automobile française », *Prospérité*, 4e année, 1931, p. 43.
[1317] Nicolas NEIERTZ, *op. cit.*, p. 30-32.
[1318] Arnaud PASSALACQUA, « Les cars Citroën et Renault ou l'arrivée remarquée des constructeurs automobiles dans le jeu des transports parisiens au cours des années 1930 », *Opérateurs de réseaux et manufacturiers d'équipements des années 1830 à nos jours*, symposium, Paris, Université Paris IV.
[1319] http://www.countrybus.co.uk/citroen.htm, consulté le 20 décembre 2011.

Avant le 21 septembre 1932, les compagnies de chemin de fer secondaires du Rhône sont très peu motorisées, hormis la compagnie des chemins de fer du Beaujolais. Par conséquent, les compagnies ferroviaires ne sont pas concurrencées et menacées par les compagnies privées d'autocar et les régies départementales n'ont pas encore adopté l'autocar. Lors du vote du Conseil général le 21 septembre 1932, on observe un essor minimal des autocars pour la compagnie de Messimy et un développement du nombre des camions pour les deux compagnies que sont Messimy et Chemins de fer du Beaujolais. Ainsi, sans les mesures gouvernementales de coordination, les objectifs du Conseil général et des compagnies ferroviaires ne sont pas d'avoir recours aux autocars ou bien aux camions. L'année 1933 le confirme puisque la régie départementale fait la demande au Conseil général de véhicules à moteur pour les différentes compagnies ferroviaires de seconde zone du département du Rhône. On insiste particulièrement sur les remorques (29 au total) et les autocars (17). Les compagnies ferroviaires entrent en compétition avec les compagnies privées d'autocar. Toutefois, cette démarche se limite à la ligne Messimy-Saint-Symphorien-sur-Coise pour le transport de voyageurs uniquement[1320].

Le 30 avril 1933, le préfet prend un arrêté définissant les conditions d'utilisation des véhicules automobiles affectés aux transports publics en commun[1321]. Progressivement se constitue tout un appareil réglementaire entourant les transports routiers. La concurrence est à son comble dès le début de l'année 1934. En effet, le 8 janvier 1934, le député-maire Édouard Herriot prend un arrêté municipal qui interdit le stationnement et la circulation des autocars au centre-ville de Lyon, les reléguant à la périphérie de la ville[1322]. Il s'agit d'un acte particulièrement fort de la part de la municipalité lyonnaise qui a des impacts sur une grande partie du département du Rhône[1323]. Avec l'instauration des différentes lignes d'autocar, bien plus que par les lignes ferroviaires – 548 communes sont desservies par l'autocar contre 281 par le rail – Lyon est particulièrement bien connecté aux grandes villes proches : Saint-Étienne, Valence ou Grenoble par exemple.

[1320] ADR, « Dans le département du Rhône : les régies départementales contre l'industrie privée », *Les transports automobiles*, janvier 1933, PER 857, p. 6.
[1321] ADR, « L'arrêté du préfet », *Les transports automobiles*, avril 1933, PER 857, p. 4-5.
[1322] Anne-Marie GRANET-ABISSET, *La force d'un caractère – Une entreprise familiale : les Cars Planche de 1930 à nos jours*, Lyon, Création plurielle, 1997, p. 22.
[1323] FAMB, Dossier Rhône-Alpes – transport de personnes, « Au fil des jours », *La Vie Lyonnaise*, 1934, p. 5.

L'autocar constitue donc un rude adversaire face aux compagnies ferroviaires, car il s'impose comme essentiel aux communes qui ne disposent pas d'une gare ferroviaire[1324]. À Lyon : la commune sans autocars représente 46 km² de circonférence pour 700 000 habitants, tandis qu'avec les lignes d'autocar, il s'agit de plus de 2 millions d'habitants répartis sur 22 000 km²[1325]. Ces différentes lignes prolongent le chemin de fer ou bien le doublent. Il faut nuancer notre propos puisqu'il existe d'autres villes dans le département bénéficiant de réseaux d'autocar avec d'autres connexions : Villefranche-sur-Saône et Vienne par exemple.

Les différentes entreprises se réunissent autour de la Fédération nationale des transporteurs de France, devenue la Fédération nationale des transports routiers, administrée par Ernest Planche[1326]. L'entreprise Planche est un acteur de la bataille entre le rail et la route puisque l'entreprise est entrée en concurrence avec le rail lorsqu'elle a prolongé la ligne Villefranche-sur-Saône-Lyon jusqu'à Beaujeu, alors que le trajet Villefranche-sur-Saône-Beaujeu est l'un des plus productifs pour les chemins de fer. Elle perd cette bataille[1327]. Il faut préciser, toutefois, que le conflit entre la compagnie Planche de Villefranche-sur-Saône et la Régie des chemins de fer du Beaujolais s'est poursuivie jusque dans les années 1960[1328]. Un autre groupement voit le jour : l'Union des usagers des services d'autocar et de marchandises, dont le président est Jean Sabattier, avocat à la Cour d'appel, et qui rassemble plus de 10 000 membres[1329]. La concurrence du rail contre la route amène les usagers et les pouvoirs publics à s'organiser et à se structurer. Une nouvelle structuration voit donc le jour : dans chaque département, un Comité technique départemental des transports hiérarchise le système des autocars en supprimant les lignes qui font doublons, en distinguant les transports publics et les transports privés de marchandises de manière à coordonner correctement la mobilité des biens.

[1324] Martine GUELLASSE, *Autocarisme et tourisme en espace rural*, Paris, Tourisme en Espace rural, 1997, p. 1.
[1325] ADR, « L'autocar a fait de Lyon une capitale de plus de 2 millions d'habitants », *Les transports automobiles*, février 1934, PER 857, p. 1.
[1326] Anne-Marie GRANET-ABISSET, *La force d'un caractère – Une entreprise familiale : les Cars Planche de 1930 à nos jours*, *op. cit.*, p. 22. E. Planche est le fondateur de l'entreprise familiale des cars Planche à Villefranche-sur-Saône depuis 1930.
[1327] Anne-Marie GRANET-ABISSET, *op. cit*, p. 22.
[1328] Anne-Marie GRANET-ABISSET, *op. cit*, p. 28-29.
[1329] ADR, « Lyon défend ses autocars libres : L'Union des Usagers d'autocar », *Les transports automobiles*, août 1933, PER 857, p. 7.

Le 19 avril 1934, le décret-loi élaboré par Raoul Dautry, alors responsable des chemins de fer et futur créateur de la SNCF, est mis en application dans le but d'organiser la coordination des transports ferroviaire et routier. Il accorde aux réseaux ferroviaires l'autorisation de supprimer les installations de chemin de fer devenues inutiles et celles contestées par d'autres moyens de transport[1330]. Malgré la concurrence, le rail conserve une niche où il demeure incontesté : le trafic à longue distance[1331]. L'autocar n'est pas le seul à concurrencer le rail dans les deux territoires ; le camion en fait tout autant.

Le cas de la région de Québec (1920-1940)

Le développement de la mobilité par l'autocar se rapproche progressivement de la mobilité ferroviaire dès 1920.

> « Au début l'autocar à court rayon d'action servit pour approvisionner le chemin de fer de son public voyageur. Le chemin de fer construit dans la direction générale est-ouest, les populations du nord et du sud se servaient de l'autobus pour l'atteindre. Le service d'autocar n'était pas un concurrent, mais un supplément du chemin de fer, il ne servait qu'à alimenter son trafic[1332] ».

À la veille des années 1930, les lignes d'autocar bien établies remettent en cause le rôle des chemins de fer en donnant un service parallèle à celui des chemins de fer[1333]. Ce sujet fait polémique : l'autocar concurrence-t-il les chemins de fer ? Pour le président du Réseau national canadien, les chemins de fer bénéficient plus de l'automobile que la situation inverse[1334], tandis que le CAQ, ignorant cette compétition, s'engage dans l'idée d'une coopération entre les modes[1335]. Il faut néanmoins nuancer ce propos puisque le club a un parti pris engagé dans la promotion de l'automobilisme. Cette concurrence s'explique aussi par une situation d'inégalité économique en faveur

[1330] Nicolas NEIERTZ, *op. cit.*, p. 81.
[1331] *Ibid*, p. 125.
[1332] René BERGERON, « Transport par autocars dans la province de Québec », mémoire de maitrise en sciences commerciales, Québec, École Supérieure de Commerce, 1947, p. 3.
[1333] Archives du CAA Québec, « L'autocars et les chemins de fer », *Service*, janvier & février 1929, p. 35.
[1334] Archives du CAA Québec, « L'automobile source de revenus pour les chemins de fer », *Service*, avril 1929, p. 1.
[1335] Archives du CAA Québec, « Coopération au lieu de compétition : autos et chemins de fer », *Service*, décembre 1933, p. 4.

de la route et au détriment du rail en ce qui concerne les taux imposés pour le transport de marchandises au début de notre période[1336].

Le cas des marchandises : le conflit opposant le poids lourd au train

La progressive structuration du camionnage dans le Rhône

Le camion concurrence le rail pour le transport de marchandises sur des petites et des moyennes distances[1337].

Le décret du 15 décembre 1937 concerne les transports de camionnage rural. Ce type de transport est régi par une simple déclaration précisant les caractéristiques et les limites des transports publics routiers de marchandises dits de camionnage rural. Progressivement, une hiérarchisation officielle des transports apparaît.

Les cadres législatifs créés mettent en valeur l'essor de la vitesse automobile, sa reconnaissance et sa prise en compte par les pouvoirs publics : transports et mobilité se complexifient.

L'organisation du camionnage dans la région de Québec

On retrouve cette même situation dans la région de Québec où les camionneurs profitent de n'avoir aucune réglementation restrictive par rapport aux compagnies ferroviaires[1338].

Un cultivateur, promoteur du rail, s'insurge contre le camion et le tracteur qui, selon lui, contribuent à augmenter le chômage et à diminuer le pouvoir d'achat des consommateurs. Il défend l'idée que les véhicules motorisés coûtent beaucoup plus cher que les frais engagés pour le rail et souhaite voir la taxe sur les camions augmentée pour protéger le transport ferroviaire[1339]. Son discours peut s'expliquer du fait de la proximité ou non de la ville ou du village au réseau ferroviaire. Cette opinion unique a le mérite d'offrir un point de vue populaire vis-à-vis du conflit rail-route. L'accroissement du

[1336] Fernand ROSSIGNOL, « La coordination des transports ferroviaires et routiers au Canada », essai de sciences commerciales », Québec, École Supérieure de Commerce de Québec, 1940, p. 11-12.
[1337] Dominique RENOUARD, *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, Armand Colin, 1960, p. 87.
[1338] E. MAHEUX, « Le camion-automobile, son rôle et ses problèmes », essai de science commerciale, Québec, École Supérieure de Commerce de Québec, 1942, p. 34.
[1339] « Auto contre rail », *La terre de chez nous*, 11 janvier 1933, p. 218.

nombre des poids lourds reste insuffisant pour remettre en question le rail[1340]. Toutefois, en certaines occasions, ces atouts – soit la souplesse, la rapidité, les niches commerciales laissées vacantes par le chemin de fer et le bateau et les avantages financiers – lui permettent de s'accroître numériquement[1341].

Il existe bel et bien une concurrence, une compétition et une animosité entre le rail et la route entre 1920 et 1940. La vitesse automobile conteste le rail sur plusieurs plans : dans ses infrastructures – traverses et passages à niveau – et dans son rôle de moyen de transport – transport de voyageurs et de fret. En un sens, il s'agit de deux systèmes qui se font concurrence. Nous avons évoqué la concurrence structurelle, mais il existe aussi une concurrence culturelle à travers la propagande développée par les deux modes. Les images et les affiches jouent un rôle prépondérant dans le choix des usagers pour un mode ou l'autre – il y aurait sans doute une étude d'histoire culturelle à produire à ce sujet.

La concurrence rail-route est visible et palpable ; il en est de même pour la concurrence entre le cheval et l'automobile.

Le cheval contesté

> « La vitesse dans les transports est devenue *une nécessité* de premier ordre […] Elle est un des éléments capitaux de sa sauvegarde et de son succès dans la lutte économique terrible qui va s'engager dans le monde entier. Il faut donc […] [abandonner] résolument les procédés anciens de transport lent, notamment ceux qui emploient le cheval, et [que l'on] fasse appel à l'automobile. L'automobile, même de poids lourd, ne peut être que **vite**, car **l'automobilisme lent est une hérésie** ». B. de Saunier, 1919[1342].

> « Chaque fois qu'un nouveau moyen mécanique de travail ou de transport – charrue à vapeur, tramway, bicycle, automobile, tracteur, camion mécanique, etc., – est entré dans le domaine de la réalisation pratique en ces derniers temps, il s'est trouvé de nombreux prophètes pour prédire la disparition rapide et complète du cheval. Des gens très bien intentionnés remplissaient la presse d'articles à ce sujet ; les caricaturistes s'acharnaient à représenter le cheval comme un objet de curiosité, bientôt relégué dans les musées, et cette opinion fut généralement acceptée, et l'élimination de ce noble animal, considéré comme un fait inévitable, à brève échéance. Et cependant, le cheval s'est maintenu ; il se porte toujours bien[1343] ».

[1340] « Les progrès du camion », *Bulletin du tourisme*, 6 novembre 1935, p. 4. Le nombre de camions est multiplié par 75 entre 1915 et 1925.
[1341] « Les progrès du camion », *Bulletin du tourisme*, 6 novembre 1935, p. 5.
[1342] FAMB, Louis BAUDRY DE SAUNIER, *Le problème du transport dans l'industrie et le commerce*, 1919, p. 32.
[1343] Gustave A. LANGELIER, *Le cheval canadien*, Ottawa, ministère fédéral de l'agriculture Canada, 1927, p. 3.

L'irruption de l'automobile met à mal le système chevalin. Toutefois, nous nuançons le propos qui précède, car le déclin du cheval commence avant l'ère de l'automobile avec l'essor et le développement du chemin de fer[1344].

Dès les débuts de l'automobilisme, le cheval est mal à l'aise avec ce nouveau mode de transport à ses côtés et les accidents se multiplient. Le développement des routes goudronnées ne facilite en rien le transport équin qui pâtit de cette infrastructure, car il préfère les chemins de terre. Par ailleurs, l'animal est largement distancé par l'automobile, l'autobus et le poids lourd qu'il s'agisse de vitesse, de superficie couverte, de maniabilité et de capacité de contenant[1345]. Cette concurrence qui prend l'aspect d'une bataille a lieu sur deux terrains : la route et le champ.

En ce qui concerne la bataille des champs, cette dernière débute en tout premier lieu aux États-Unis dès les années 1920[1346]. En France et au Québec, ce conflit survient plus tardivement autour des années 1940-1950. Ainsi, les deux régions à l'étude, à leur manière, s'inspirent du modèle américain, mais s'en distinguent. Cette transition ne s'est pas faite en un instant : le processus d'acceptation de la motorisation a pris du temps[1347].

La bataille de la route

Un conflit précoce dans le Rhône

Dès les années 1890, quelques auteurs font le constat du recul du cheval face à l'automobilisme[1348]. En 1899, Pierre Giffard publie *La fin du cheval*[1349]. Il évoque le déclin du cheval causé par l'essor des autres transports ; toutefois, il rappelle que le cheval continue d'être présent dans les courses hippomobiles, les cirques et d'autres lieux. Ce livre est très avant-gardiste puisque dans la réalité, le cheval est lentement refoulé des villes autour des années 1930 et dans les campagnes vers les années 1950-

[1344] Gijs MOM, *loc. cit.*, p. 19.
[1345] Angela E. DAVIS, "'Valiant Servants": Women and Technology on the Canadian Prairies 1910-1940", *Manitoba History*, n°25, spring 1993, p. 36.
[1346] Voir : Lewis ATHERTON, *Main Street on the Middle Border*, Bloomington, Indiana University Press, 1984, chapter 2 "The Hors is King" and chapter 7 "Exit the Horse" cité dans M. Berger, *The Automobile in American History and Culture: a Reference Guide*, Westport, Greenwood Publishing Group, 2001, p. 186.
[1347] Gijs MOM, *loc. cit.*, p. 13.
[1348] Anonyme, *Vélocipédie et automobilisme*, 1898, p. 191.
[1349] Pierre GIFFARD, *La fin du cheval*, Paris, Armand Colin, 1899. L'auteur est une des personnes les plus en vue dans le monde du vélocipédisme et de l'automobilisme à l'époque.

1960[1350]. Ces quelques exemples n'effacent pas le fait que la grande majorité des personnes croient à l'usage durable du cheval moteur[1351].

Dès la fin de la Première Guerre mondiale, plusieurs spécialistes évoquent un conflit entre les différents modes de transport. Selon Baudry de Saunier, le conflit rejaillit dans les domaines de l'industrie et du commerce qui s'appuient sur la vitesse et les bas coûts[1352]. Le cheval est dévalué par rapport aux véhicules à moteur. Sa faible capacité de traction est mise en cause, il occupe plus de superficies en termes d'infrastructure – l'étable, l'écurie et les autres dépendances – et surtout il est moins rapide et supporte une charge plus faible qu'une traction à moteur. Toutefois, malgré les nombreux avantages de la motorisation, le cheval peut se révéler économique dans certaines conditions selon la vitesse et le poids transporté.

Dans le département du Rhône, une publicité est fameusement connue pour expliciter cette bataille de la route entre le cheval et la vitesse automobile. Cette propagande, réalisée par l'entreprise Marius Berliet, souligne la distance couverte par le cheval et celle, multipliée, couverte par le poids lourd. S'adressant aux industriels, elle met en valeur l'atout majeur de l'automobile : la rapidité et la souplesse de l'automobile, le cheval assurant une zone de livraison de 15 km de diamètre, tandis que le camion en parcourt 60.

[1350] « La disparition du cheval : cheval des villes, cheval des champs », De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité 3/4, *La fabrique de l'histoire*, France Culture, 03/09/2008.
[1351] Nicolas PAPAYANIS, *The Horse Drawn Cabs and Omnibus in Paris, The Idea of Circulation and the Business of Public Transit,* Baton-Rouge-Londres, 1996.
[1352] FAMB, Louis BAUDRY DE SAUNIER, *Le problème du transport dans l'industrie et le commerce*, 1919, p. 2.

Photo 5 : Publicité Berliet vantant les mérites du camion sur le cheval

Source : FAMB, dossier Publicités Berliet.

Marius Berliet publie un pamphlet intitulé « Combien me coûtent mes chevaux ??? » à destination des professionnels. Sans surprise, le plus avantageux est le poids lourd Berliet qui permet une économie d'environ 3 000 francs[1353]. Ces calculs, particulièrement difficiles à évaluer, reflètent une situation donnée à un moment précis avec une conjoncture économique et financière particulière. Ils ne peuvent donc pas être représentatifs à l'échelle nationale. Par exemple, ne sont pas prises en compte les réparations que peuvent subir les deux transports dans le total des frais à supporter. Au

[1353] FAMB, Marius BERLIET, *Combien me coûtent mes chevaux ???*, documents publicitaires, 1920, 101.

final, ces comparaisons chiffrées permettent vaguement de produire une ligne directrice, mais elles soulignent surtout la volonté d'opposer ces deux transports.

Dans une partie de la population, le cheval a toute sa place dans la société et surtout dans les modes de locomotion. La Société protectrice des animaux (SPA) est fondée à Paris en 1846 par le docteur Étienne Pariset[1354]. Voulue par la SPA, la loi Grammont du 2 juillet 1850 protège les animaux domestiques des traitements abusifs sur la scène publique en punissant financièrement ou en emprisonnant les individus responsables[1355]. L'association acquiert son statut d'utilité publique en 1860 et étend progressivement ses champs de bataille à divers animaux. Son souci principal reste la protection du cheval, car il subit des violences de la part des cochers et des charretiers[1356]. La Société protectrice des animaux décerne « […] son Grand Prix du Président de la République à de Zuylen en 1897. Lequel de Zuylen, « *ami des chevaux* », faisait partie depuis longtemps de la S.P.A. comme il était de bon ton dans la haute société[1357] ». Bien que cet exemple soit sous-tendu par la pratique évergétique – au sens grec du terme –, on peut voir ici une cohabitation entre le monde automobile et le monde hippomobile[1358]. Dans les années 1930, plusieurs défenseurs croient ardemment en l'avenir du cheval. A. Spindler défend l'idée que le cheval peut aller partout, que ces utilisateurs jouissent réellement du paysage et que l'animal est aussi réactif que les véhicules à moteur[1359]. Il existe un courant, minoritaire et diffus, qui voit en l'automobile une porte de sortie pour le cheval ; ainsi, l'automobile sauve, dans une certaine mesure, l'animal de l'équarrisseur et d'une mort certaine[1360]. Bien sûr, à ce courant ténu, s'oppose la vague d'accidents qui ont lieu entre les montures équestres et les véhicules à moteur.

[1354] Maurice AGULHON, « Le sang des bêtes : le problème de la protection des animaux en France au XIX^{e} siècle », *Romantisme*, vol. 11, n°31, 1981, p. 89.
[1355] ADR, « La Loi Grammont », *La protection des animaux : Bulletin de la SPA de Lyon et du sud-est*, n°2, mars 1905, PER 1933, p. 30.
[1356] Georges FLEURY, *La belle histoire de la SPA : de 1845 à nos jours*, Paris, Grasset, 1995.
[1357] Jean ORSELLI, *op. cit.*, p. 365.
[1358] Jean ORSELLI, *op. cit*, p. 365 « On voit donc la Société Protectrice des Animaux participer en novembre 1896 pour 1 000 F à la souscription ouverte pour la course Paris-Bordeaux-Paris (sur un total de dons de 44 000 F) ».
[1359] Christophe STUDENY, *Le vertige de la vitesse, op. cit.*, p. 238 citant A. SPINDLER, *Le cheval à l'époque du moteur*, Paris, 1933, p. 8, 173 et 181.
[1360] Georges DUHAMEL, *op. cit.*, p. 71.

Le cheval moteur contre l'automobilisme dans la région de Québec

Dans la région de Québec, la concurrence entre les deux modes est peu évoquée. La démocratisation rapide des véhicules et la nécessité du recours au cheval pour les déplacements durant l'hiver atténuent fortement le conflit entre ces modes en les rendant complémentaires.

Une contestation du cheval apparaît au début des années 1930 au même moment où se met en place le déneigement des chemins. Dans la revue du CAQ, on remet en question l'aire d'influence du cheval limitée, les jeux d'argent qu'occasionne le sport hippique et le caractère incontrôlable de l'animal[1361].

Dans le comté de Portneuf : « […] plusieurs municipalités se plaignent que plusieurs automobilistes circulent dans une période trop avancée. Que cette circulation rend les chemins difficiles et dangereux pour ceux qui ont à transporter des charges à traction animale[1362] ». Un débat tourne autour de la traction animale avec la question de la pose de réflecteurs obligatoire ou non sur les véhicules hippomobiles.

Au début des années 1950, le CAQ indique que le cheval est en voie de disparition[1363]. Tout se passe comme si la bataille que se livrent les transports motorisés et le cheval était muette, invisible, impalpable. Pourtant, il existe une « culture équestre[1364] » ; on peut donc légitimement se demander où la bataille entre cheval-vapeur et cheval-moteur a lieu et quels sont les terrains de jeux des différents acteurs ?

La contestation du cheval n'est pas homogène sur le territoire. En effet, dans les champs et sur les sentiers, elle s'effectue avec un décalage chronologique[1365]. Le cheval demeure sauf dans cette niche qu'est la parcelle agricole.

[1361] Archives du CAA Québec, « La conquête de l'Homme ? », *Revue du CAQ*, septembre 1932, p. 13-14.
[1362] « La circulation automobile est dangereuse pour ceux qui ont à transporter des charges à traction animale », *Procès-verbaux du conseil de comté de Portneuf*, vol. 5, 1921-1937, p. 309-310. Merci à Marc Vallières pour ce document.
[1363] Archives du CAA Québec, « Les voitures à chevaux », *Autoclub*, juillet & août & septembre 1952, p. 15.
[1364] Daniel ROCHE, *La culture équestre de l'Occident, XVI^e^-XIX^e^ siècle : l'ombre du cheval ;* tome premier : *le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008 ; *Histoire de la culture équestre XVI^e^-XIX^e^ siècle* ; tome deux : *La gloire et la puissance*, Paris, Fayard, 2011.
[1365] « Le cheval canadien », *La terre de chez nous*, 22 septembre 1927, p. 4.

La bataille des champs

Le cheval demeure longtemps utilisé sur les champs, car il est l'animal principal qui soutient l'exploitation agricole[1366]. Les différentes étapes de la vie de l'animal et de la vie de chacun des individus de la ferme se fondent en un seul et même quotidien ; ils lui donnent des noms ou des surnoms[1367]. En un sens, il est un membre de la famille à part entière : en témoigne la première leçon d'équitation que l'enfant reçoit à l'aide de son père[1368]. Il s'agit d'une initiation que l'enfant conserve toute sa vie. Progressivement au cours du XX^{e} siècle, les fermiers remettent en question la place des chevaux au sein de leur activité agricole. Cet état de fait est à mettre sur le compte du développement de la motoculture et de la mécanisation agricole.

Le déclin du recours au cheval dans les exploitations agricoles du Rhône

Dans le département du Rhône, la bataille opposant le cheval au tracteur a lieu dans le même temps que pour la région de Québec. En effet, même si le Rhône ne bénéficie pas de la proximité influente des États-Unis, le rattrapage a lieu après la Seconde Guerre mondiale grâce à l'aide américaine à la Reconstruction.

Dès 1890, la concurrence entre le cheval et l'automobile agricole se fait jour[1369]. En 1919 se pose la question du remplacement de la traction hippomobile par la traction mécanique[1370]. Le déclin du nombre de chevaux se produit assez lentement[1371]. En 1938, on dénombre environ 11 000 chevaux ; malgré une baisse du fait du conflit de 1939-1945, leur nombre se stabilise autour de 10 000 jusqu'en 1956. Dès cet instant, le nombre de chevaux tombe en dessous de la barre des 10 000 pour atteindre 7 000 en 1961.

La revue de l'entreprise Michelin, *Prospérité*, interroge plusieurs cultivateurs au sujet du cheval et du tracteur. Pour M. Brunet, cultivant le vignoble à Bagnols dans le Rhône, le cheval demande plus d'entretien que l'automobile, cette dernière est plus

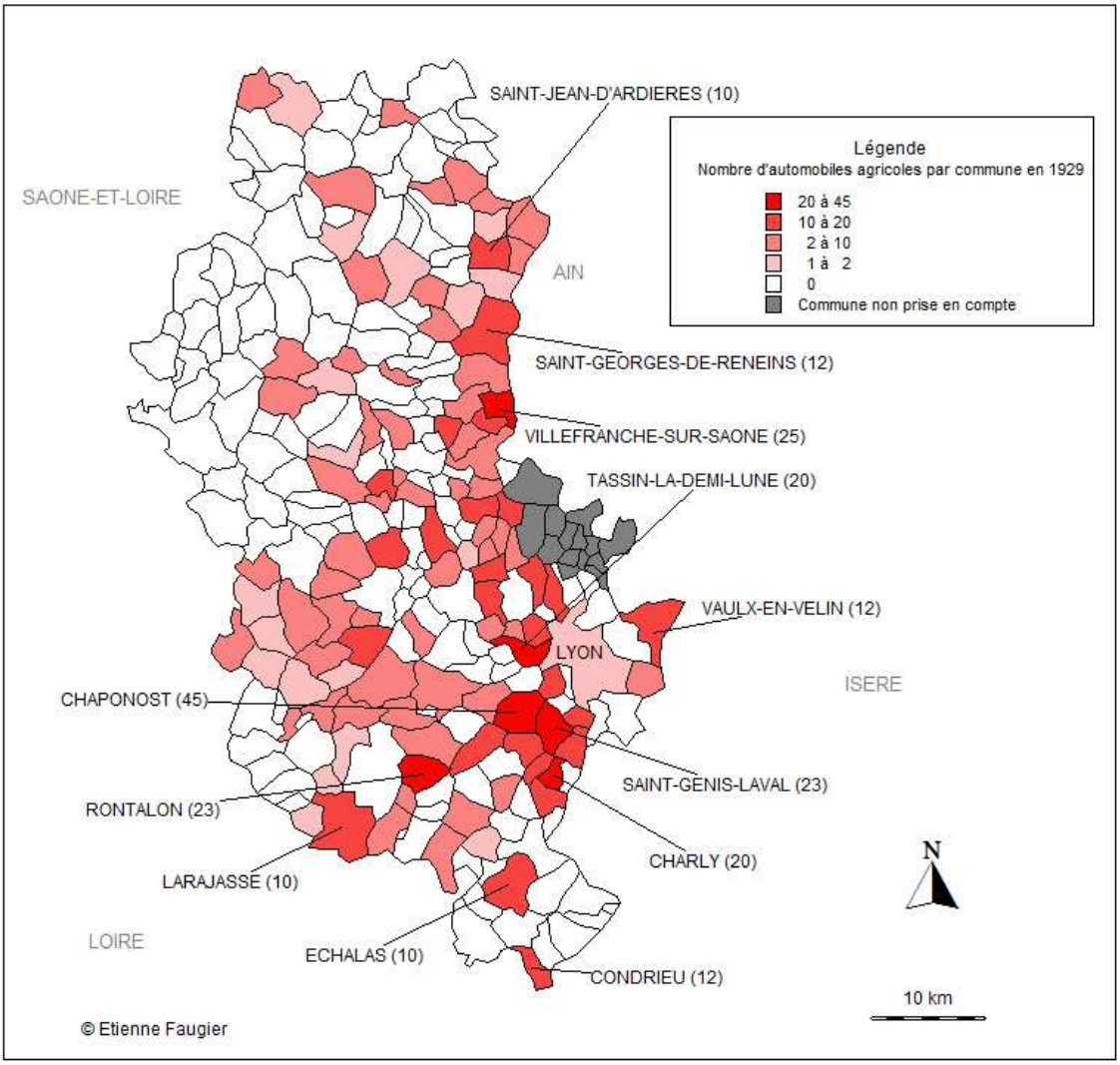
[1366] BANQ, « Jeunes amateurs de chevaux », *Gazette des campagnes*, 15 mars 1942, p. 56.
[1367] Jean-Pierre DIGARD, *L'homme et les animaux de compagnies*, Paris, Fayard, 1990, p. 226.
[1368] BANQ Québec, Service de ciné-photographie, section de photographie, négatif n°3963-57 : La première leçon d'équitation : un passage de relais.
[1369] FAMB, « Cyclisme et automobilisme », *La vie scientifique*, 10 janvier 1890, p. 10.
[1370] H. PETIT, « Chevaux et chevaux-vapeurs », *Camions et tracteurs*, n°20, novembre 1919, p. 129-130.
[1371] Voir Annexe, statistiques, tableau 2, Nombre de chevaux par fermes au 1er octobre de chaque année dans le département du Rhône (1938-1963).

confortable et plus ergonomique que l'animal[1372]. Un autre cultivateur œuvrant dans la culture maraîchère et le blé, résidant à Limas, insiste sur la fragilité de l'animal contrairement à l'automobile qui résiste à toutes les conditions climatiques. Il souligne par ailleurs la différence de vitesse entre les deux moyens de locomotion qui lui apparaît flagrante[1373]. Ces témoignages donnent un aperçu des sensibilités et des demandes des paysans rhodaniens. Toutefois, il faut nuancer leurs propos dans la mesure où il s'agit d'une revue produite par une entreprise de pneumatique automobile et faisant la propagande de l'automobile. Pour ne citer qu'un exemple, bien que la technique automobile se soit améliorée, elle est loin d'être infaillible malgré ce qu'en disent les cultivateurs du Rhône durant les années 1930. Par ailleurs, aucun d'eux ne fait mention des frais engagés dans l'économie automobile face aux frais hippomobiles. L'intérêt des industriels pour la motorisation des ruraux se fait jour.

En 1929, la majorité des automobiles agricoles se localisent dans la vallée du Rhône et dans le sud-est du département. À bien y regarder, leur positionnement suit celui des routes nationales du département. Cela fait sens puisque l'achat d'une automobile agricole rend le paysan dépendant de la ville la plus proche et de ses commerces – les dépôts d'essence et d'huile et les garages. Les communes dépourvues de véhicules agricoles sont éloignées des grands centres urbains, l'accès à celles-ci n'est pas aisé et elles se situent pour une bonne partie en altitude, dans les Monts du Lyonnais et du Beaujolais.

[1372] FAMB, « Cheval et auto ce qu'en pensent les agriculteurs », *Prospérité*, p. 26.
[1373] FAMB, « Cheval et auto, ce qu'en pensent les agriculteurs », *Prospérité*, p. 28.

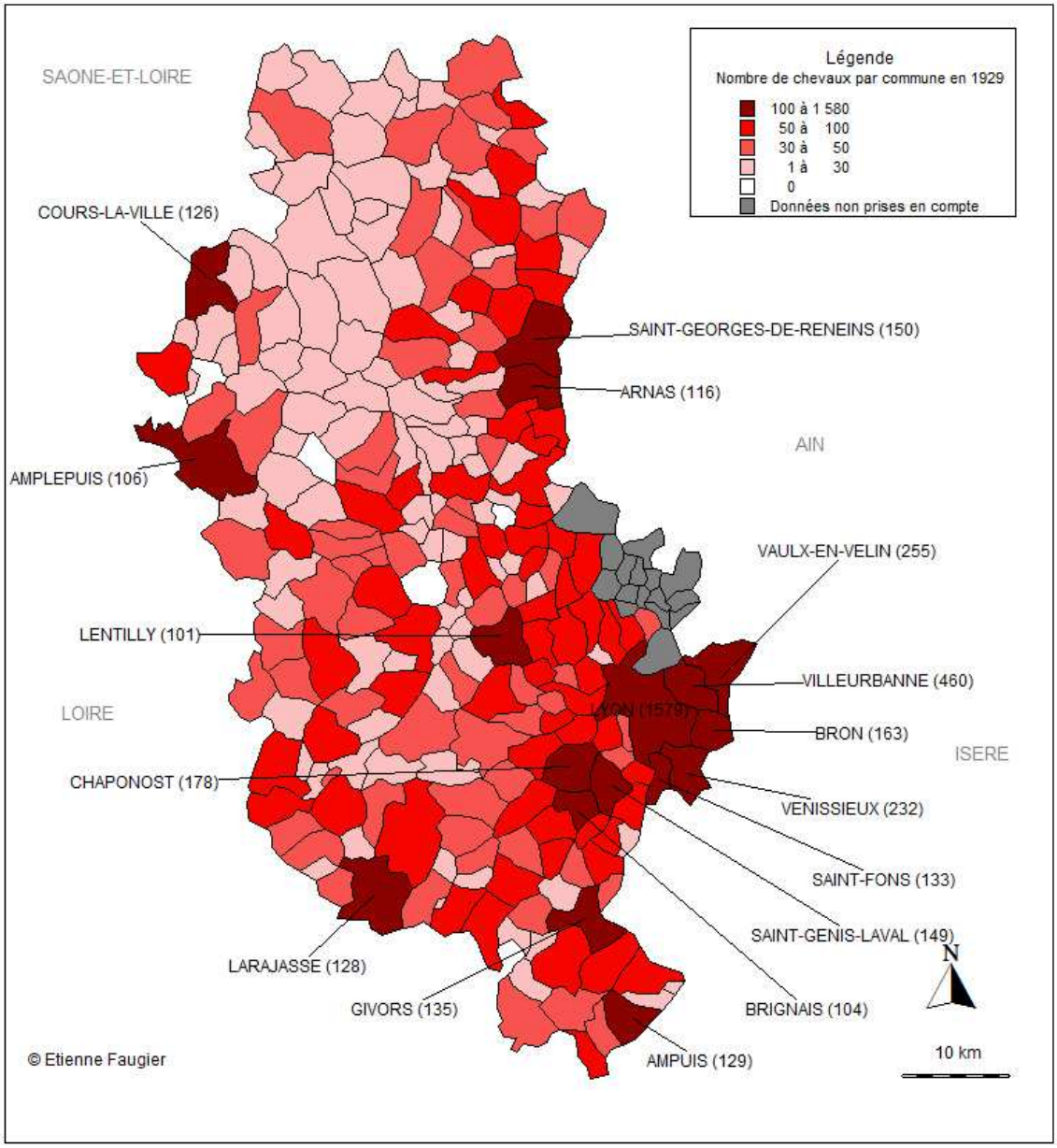
Carte 23 : Nombre d'automobiles agricoles par commune dans le département du Rhône en 1929



Source : ADR, Recensement agricole de 1929, 4261W2 à 22.

En regardant la carte du nombre de chevaux par commune, il apparaît que les deux cartes se superposent presque totalement. Là où il y a des automobiles agricoles en grand nombre, les chevaux sont aussi présents. Il y a donc une concurrence, bien que minime, qui se fait jour. Par exemple dans la commune de Saint-Georges-de-Reneins, il y a 150 chevaux contre 12 automobiles agricoles ; plus au sud, Chaponost compte 178 chevaux contre 45 automobiles agricoles. Cette superposition des deux modes de transport confirme le besoin de mobilité chez les ruraux.

Carte 24 : Nombre de chevaux par commune dans le département du Rhône en 1929



Source : ADR, Recensement agricole de 1929, 4261W2 à 22.

La carte ci-dessus montre que les chevaux sont présents dans toutes les communes du Rhône. La majorité de ceux-ci se localisent dans la vallée du Rhône (carte 24). On peut présumer que les chevaux localisés dans les villes de Villeurbanne, Bron, Vénissieux, Saint-Fons et Vaulx-en-Velin sont destinés à travailler à Lyon. Quelques communes à l'ouest du département possèdent un parc équin important : Cours-La-Ville, Amplepuis, Larajasse. Cours-La-Ville, Thizy et Amplepuis constituent des communes dont l'industrie est fondée sur le textile depuis le XVI^{e} siècle[1374] – elle décline irrémédiablement à la fin du XIX^{e} siècle. Les fabricants textiles et les patrons

[1374] Jean-Pierre HOUSSEL, « Les petites villes textiles du Haut-Beaujolais. De la tradition manufacturière à l'économie moderne », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 46, n°46-2, 1971, p. 123-197.

des usines ont recours aux chevaux pour leur propre mobilité et pour montrer leur aisance financière.

La revue de l'Union du Sud-Est des syndicats agricoles se positionne contre les véhicules motorisés qui tuent le cheval et qui coûtent cher[1375]. Cependant, les données collectées n'appuient que partiellement les arguments. En effet, le cheval est loin d'être contesté par le tracteur qui est uniquement présent dans les grandes exploitations ; exploitations peu nombreuses dans le Rhône[1376].

Sur les routes le cheval est contesté, mais avant la Seconde Guerre mondiale, il demeure prédominant. Dans les années 1940, l'industrie automobile argumente que la fabrication d'un tracteur prend bien moins de temps que la durée nécessaire pour qu'un cheval devienne viable pour les travaux de la ferme ; en moyenne quatre ans[1377]. La concurrence entre le cheval et le tracteur n'intervient réellement qu'après la Seconde Guerre mondiale[1378].

Comme dans la région de Québec, il existe entre le paysan et le cheval un lien d'affection très fort[1379]. Cet attachement explique en grande partie la lenteur de la mécanisation agricole : la relation entre l'homme et l'animal dépasse de loin celle que l'homme et la machine entretiennent[1380].

Le passage de la traction hippomobile à la traction motorisée constitue un moment-clé dans les deux sociétés étudiées. Dans les deux sociétés, le cheval passe du centre à la périphérie au fur et à mesure que le système automobile s'intègre dans la vie des individus[1381]. La spécificité du monde rural par rapport aux espaces urbains conduit à donner une place particulière et unique au cheval du fait de sa présence indispensable

[1375] Citée par Renaud GRATIER DE SAINT-LOUIS, *op. cit.*, p. 21.
[1376] Voir Annexe, statistiques, tableau 3 Nombre d'exploitation selon leur taille dans le département du Rhône en 1955.
[1377] FAMB, « Rénovation agricole, rénovation automobile », *L'Illustration*, 19 octobre 1940.
[1378] Pascal DIBIE, *Le village retrouvé : essai d'ethnologie de l'intérieur*, Paris, Éditions de l'Aube, 2008, p. 216.
[1379] Maryvonne BODIGUEL, *Les paysans face au progrès*, Paris, presses de la fondation nationale des sciences politiques, 1975, p. 29.
[1380] Edgar MORIN, *Commune de France: la métamorphose de Plodémet*, Paris, Fayard, 1967, p. 109.
[1381] Jean-Pierre DIGARD, « Qu'ont à voir les sciences sociales avec le cheval ? » *Le Mouvement Social*, n°229, 2009/4, p. 6.

dans les fermes et les exploitations agricoles. Pourtant, les études ayant trait au cheval sont particulièrement peu nombreuses[1382] ; même si en France, Daniel Roche s'est récemment engagé dans des travaux visant à développer la culture équestre[1383] ; et plus près de notre espace géographique, Jean-Pierre Aguerre s'intéresse aux relations villes-campagnes à travers l'étude du cheval dans le Lyonnais[1384].

Le cheval en mauvaise posture dans la région de Québec

Le nombre de chevaux par ferme atteint son apogée en 1911, soit plus de deux chevaux par ferme en moyenne, avant l'essor de l'automobile et la Première Guerre mondiale puis il décline radicalement à partir de 1941 et plus largement jusqu'en 1961 où l'on trouve à peine un cheval par ferme en moyenne au Québec.

Tableau 24 : Nombre moyen de chevaux par ferme au Québec au XX^e^ siècle

1901	2,28
1911	2,48
1921	2,41
1931	2,21
1941	2,15
1951	1,73
1956	1,33
1961	1,02

Source : Martin BARON, *op. cit.*, p. 20.

Du début du XX^e^ siècle à la veille de la fin de la Première Guerre mondiale, le cheval domine dans la région de Québec. D'ailleurs, la séparation d'avec le cheval dans une famille paysanne constitue une rupture majeure dans la vie de chacun des membres de la famille[1385].

Dans la région de Québec, le recours au tracteur n'a pas réellement débuté dans les mentalités et sur les exploitations ; de fait, aucune association n'est suffisamment forte et cohérente pour promouvoir la mécanisation agricole. Dès 1919, les instances politiques québécoises débattent de la mécanisation agricole dans le but d'orienter au mieux les cultivateurs de la région et de la province[1386] – tandis qu'aux États-Unis, les

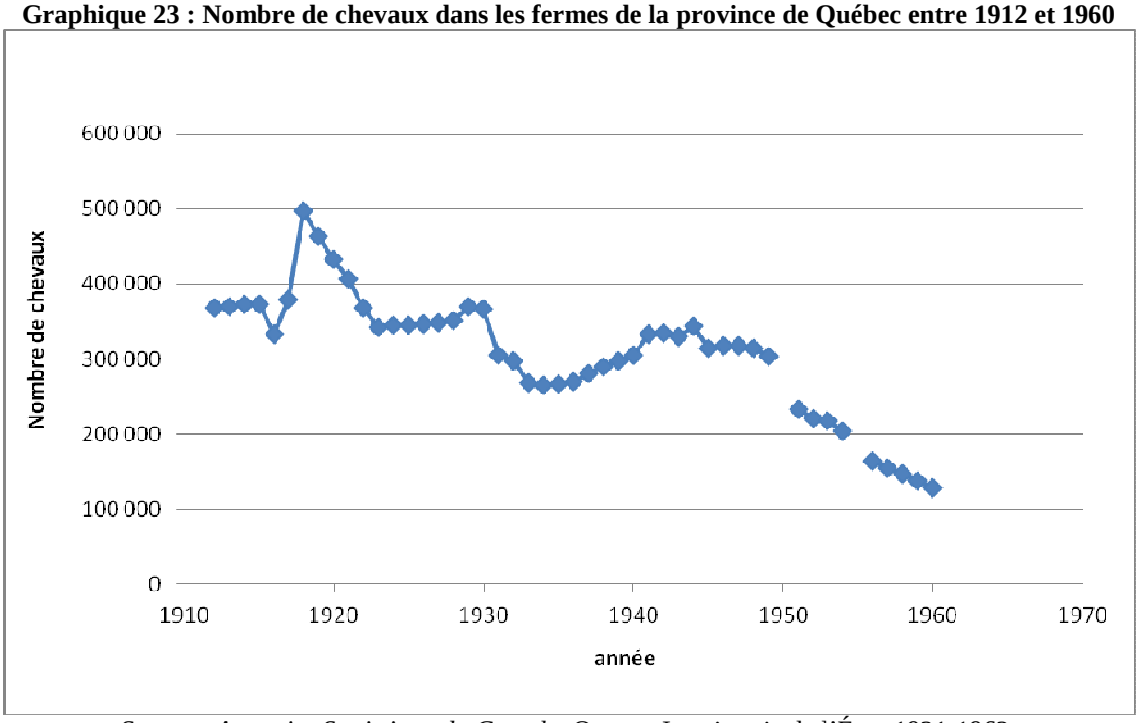
[1382] Jean-Pierre DIGARD, *loc. cit.*, p. 3-4.
[1383] Daniel ROCHE, *op. cit.*
[1384] Jean-Pierre AGUERRE, *op. cit.*
[1385] Lionel GROULX, « Les adieux de La Grise », dans *Les Rapaillages. Vieilles choses, vieilles gens.* Montréal, Bibliothèque de l'Action française, 1916 cité par Martin BARON, *op. cit.*, p. 2.
[1386] BAnQ, « Cleveland Tractor Company of Canada Limited », *Débats de l'Assemblée législative*, 18 décembre 1919, p. 97.

pressions pour que le ministère de l'Agriculture prenne position pour l'une ou pour l'autre des deux technologies viennent des groupes de pression favorables à la traction hippomobile ou à la mécanisation agricole[1387]. La majorité des tracteurs, conçus aux États-Unis, sont fabriqués pour satisfaire les besoins des grandes exploitations agricoles américaines. Le tracteur américain n'est donc pas adapté aux surfaces agricoles québécoises caractérisées par la petite et la moyenne exploitation et il est particulièrement onéreux[1388]. Il est donc très loin d'inquiéter les usagers du cheval puisque les pionniers de la mécanisation agricole sont déçus des résultats[1389].

Pour la période étudiée, le cheval est, dans la majorité des cas, conservé par les Québécois. Les chevaux utilisés dans les fermes sont utilisés pour se déplacer hors des champs, pour aller au marché et à la ville la plus proche. Du graphique suivant, on peut dégager plusieurs périodes. La première période court jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale où le nombre de chevaux croît très faiblement. Pendant la durée du conflit, le nombre de chevaux augmente fortement, atteignant son maximum en 1918, soit presque 500 000 chevaux dans la province de Québec. Cet accroissement s'explique par les besoins de guerre dans laquelle le Canada est investi. Par la suite, le nombre de chevaux diminue rapidement pour se stabiliser aux alentours de 340 000 à la veille des années 1930. Cette évolution correspond à l'essor des véhicules à moteur qui gagne en visibilité du fait la baisse de leur prix, de la hausse du pouvoir d'achat des Québécois et du développement du réseau routier. De 1930 à 1949, le nombre des chevaux diminue pour se fixer autour de 300 000. Ce phénomène est concomitant de la hausse du nombre de véhicules à moteur, de l'ouverture des chemins d'hiver et de la diffusion de l'auto-neige[1390]. La dernière période, de 1950 à 1960, voit le déclin irrémédiable du cheval : on passe de 303 000 chevaux en 1949 à 129 000 en 1960, date à laquelle le cheval subit l'essor du tracteur. Si on oppose l'évolution du nombre de chevaux à l'évolution du nombre des véhicules à moteur, on s'aperçoit que celle-ci est lente et constamment progressive jusqu'en 1945, puis augmente considérablement jusqu'à la fin de notre période.

[1387] Georges E. ELLENBERG, "Debating Farm Power: Draft Animals, Tractors, and the United States Department of Agriculture", *Agricultural History*, vol. 74, n°2, spring 2000, p. 545.
[1388] BAnQ, « Tracteurs Cleveland », *Débats de l'Assemblée législative*, 7 janvier 1920, p. 114-118.
[1389] BAnQ, « Achat ou usage de tracteurs », *Débats de l'Assemblée législative*, 12 février 1924, p. 428.
[1390] Hugh DURNFORD & Glenn BAECHLER, *op. cit.*, p. 333-335.

Graphique 23 : Nombre de chevaux dans les fermes de la province de Québec entre 1912 et 1960



Source : *Annuaire Statistique du Canada*, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1921-1962.

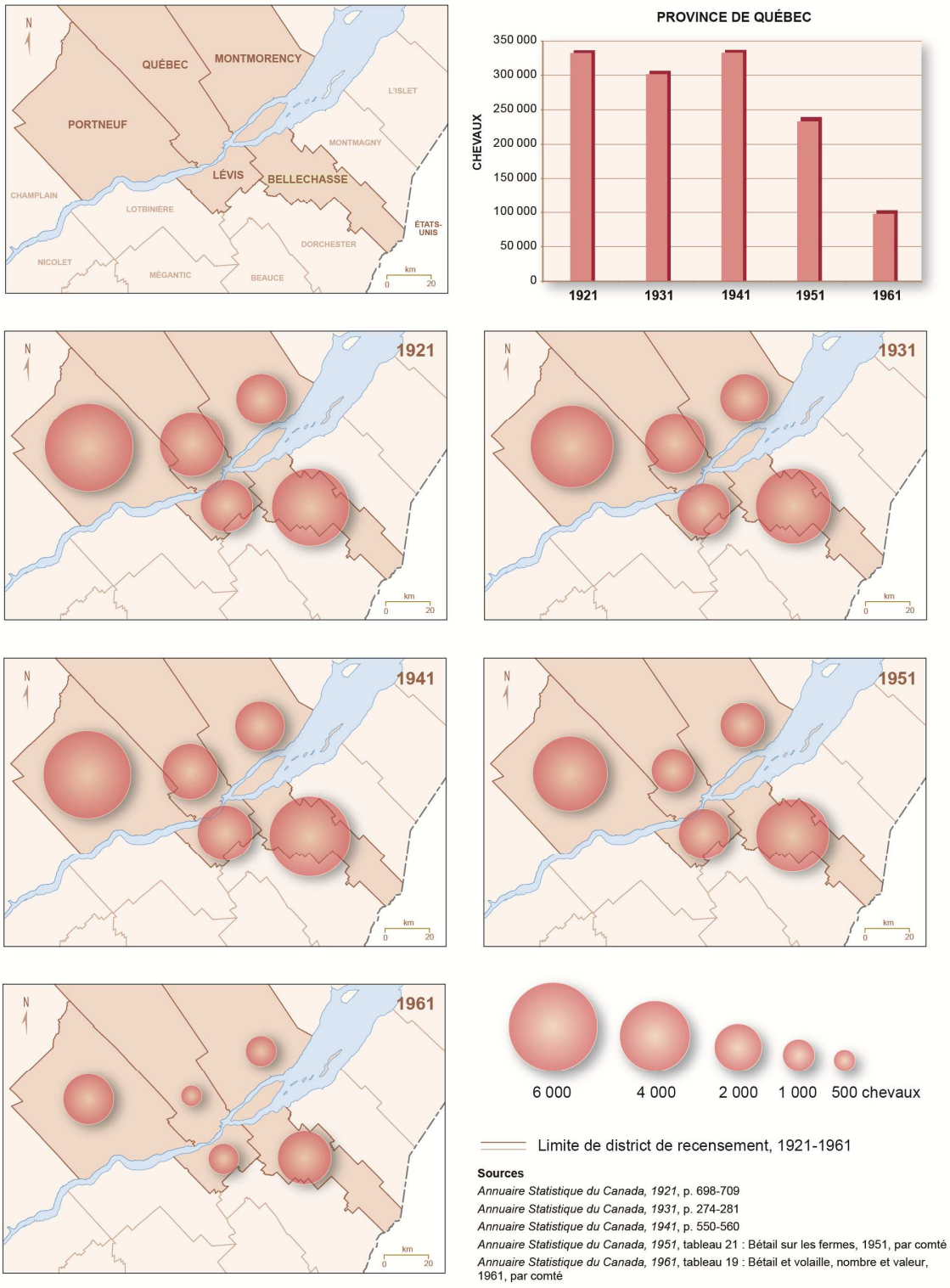
1947-1948 présente un basculement puisque c'est durant cette période que la motorisation dépasse le nombre de chevaux dans la province. Cela s'explique par la fin de la Seconde Guerre mondiale, le retour à la paix et le phénomène d'industrialisation dominant de manière hégémonique le XX^{e} siècle.

En 1921, les fermes des comtés les plus ruraux – Portneuf et Bellechasse – sont celles qui ont le parc équin le plus fort ; plus de 7 000 chevaux (cartes ci-dessous). Pour les comtés de Portneuf, Bellechasse, et Montmorency, le nombre de chevaux diminue entre 1921 et 1931, s'accroît dans la décennie suivante avant de décroître irrémédiablement. On peut présumer que quelques cultivateurs font l'acquisition d'une automobile et délaissent l'animal dans les années 1920.

Toutefois, la crise économique de 1929 intervient et coupe l'élan automobile, faisant retourner les cultivateurs vers le cheval. Les décennies suivantes voient une diminution progressive du nombre des chevaux dans les fermes. La Seconde Guerre mondiale achève de les convaincre des atouts financiers et économiques des véhicules à moteur face au quadrupède. Dans le comté de Lévis, le nombre de chevaux s'accroît jusqu'en 1941 avant de diminuer irrémédiablement du fait de sa relative proximité avec la ville de Québec et de sa situation au carrefour de plusieurs routes. Enfin, dans le comté de Québec, le nombre de chevaux diminue durant toute la période à cause du

faible nombre de fermes, du grand centre urbain qu'est Québec et de la présence de véhicules automobiles en grand nombre.

Carte 25 : Cartes du nombre de chevaux dans les fermes de la région de Québec (1921-1961)



Source : *Annuaire statistique du Canada*, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1921-1961.

Un dénominateur commun aux comtés est le déclin drastique du cheptel équin après 1941 du fait de l'essor des véhicules à moteur, du réseau routier en construction et en constante amélioration et de l'essor des chemins d'hiver. Après 1941, le cheval est définitivement délaissé par les cultivateurs de la région de Québec. Ainsi, en 1961, on dénombre environ 3 000 chevaux dans les fermes des comtés de Portneuf et Bellechasse et 1 000 ou moins pour les comtés de Lévis, Montmorency et Québec.

Le tracteur prend une importance grandissante à l'orée de la Seconde Guerre mondiale. Au tout début des années 1940, les publicités pour les tracteurs américains telles que Ford, McCormick-Deering ou Massey-Harris se multiplient[1391]. Dans sa chronique agricole, *La Gazette des campagnes* s'interroge, dès 1941, sur les relations entre le cheval et le tracteur et la possible disparition du cheval[1392]. *La terre de chez nous* met aussi en avant cette concurrence entre le tracteur et le cheval[1393]. Par ailleurs, le tracteur est présenté comme le signe de la modernité par opposition au cheval[1394].

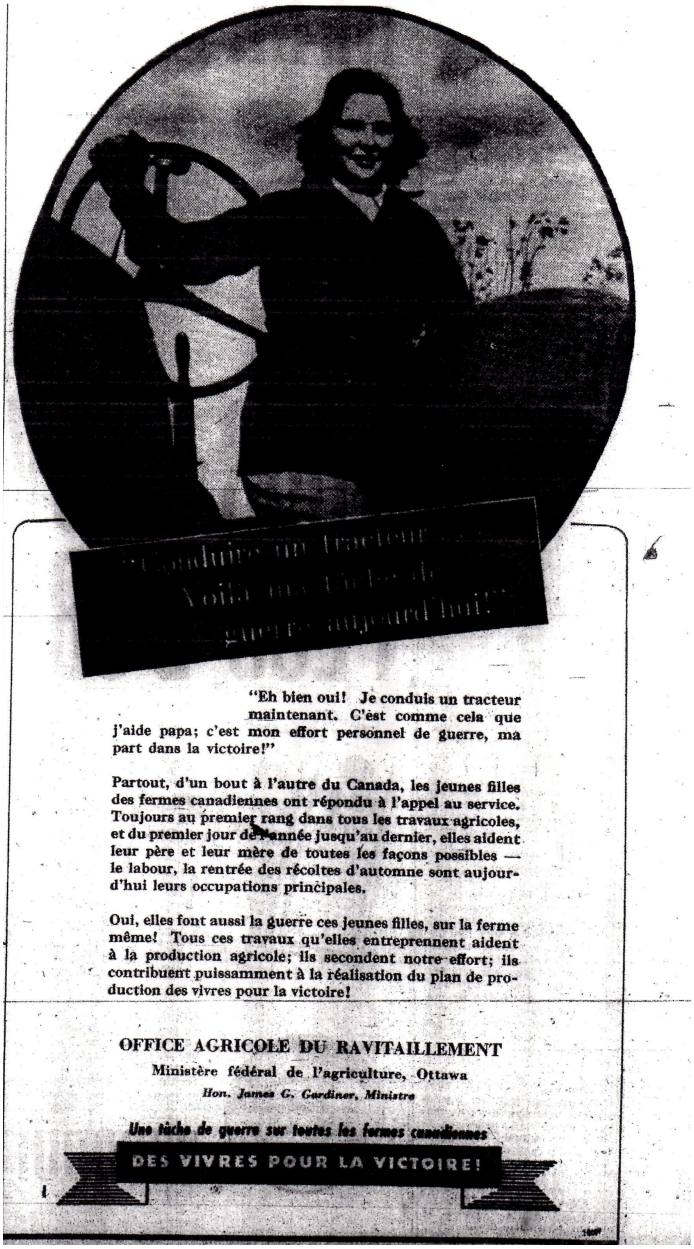
> « Dans toutes les régions étudiées, seulement un petit nombre de fermes utilisaient le tracteur comme source de force motrice avant la guerre. En 1941 […] 13 p. 100 de celles du Québec comptaient des tracteurs tandis qu'en 1950 la proportion atteignait […] 47 p. 100 dans le Québec[1395] ».

Des agronomes analysent, pour les cultivateurs et sans prendre parti, les avantages et les inconvénients du cheval et du tracteur[1396]. Le premier tracteur en opération dans le village de Saint-Jean, dans l'Île d'Orléans, est acquis par un cultivateur, Auguste Blouin, en 1940[1397]. Toutefois, chez les cultivateurs qui ont fait le choix du tracteur pour l'exploitation de leurs parcelles, le cheval demeure, car il constitue « un ami, […] un compagnon […][1398] ».

[1391] « Avez-vous vu le nouvel outillage McCormick-Deering pour 1940 ? », La *terre de chez nous*, 14 février 1940, p. 7 ; « Tracteurs Massey-Harris pour pouvoir rude et constant à bas prix », *La terre de chez nous*, 10 avril 1940, p. 7.
[1392] « Le cheval et le tracteur : chronique agricole », *La gazette des campagnes*, 3 novembre 1941, p. 4.
[1393] « L'assurance-bétail », *La terre de chez nous*, 17 décembre 1941, p. 12.
[1394] « Modernisation », *La terre de chez nous*, 14 février 1945, p. 10.
[1395] J. A. DAWSON & L. R. FORTIER, *Mécanisation des fermes dans l'Ontario et le Québec*, Ministère de l'agriculture du Canada 1955, p. 8.
[1396] Paul-André LINTEAU et *al.*, *op. cit.*, p. 501 ; Au Québec, les agronomes ont pour « […] mission d'assurer la protection du public utilisateurs de services agronomiques et consommateurs en matière d'expertise professionnelle agronomique ». la Corporation professionnelle des agronomes a été fondée en 1937 ; voir le site des agronomes du Québec : http://www.oaq.qc.ca/, consulté le 09/01/12.
[1397] Raymond LETOURNEAU (dir.), *Un visage de l'Île d'Orléans : Saint-Jean*, Corporation des fêtes du tricentenaire de Saint-Jean, Saint-Jean, 1979, p. 386.
[1398] « Chevaux ou tracteur ? », *La terre de chez nous*, 20 mars 1940, p. 2.

Le cheval est un animal à part dans l'exploitation agricole[1399]. En 1940, l'attachement relationnel au cheval est encore fort et c'est une chose à prendre en compte, car il n'en va pas de même pour le tracteur. Ce dernier entre ainsi lentement en concurrence avec le cheval durant les années 1940.

Photo 6 : Publicité pour l'effort de guerre développant l'usage genré de la mécanisation



« Conduire un tracteur. Voilà mon effort de guerre aujourd'hui », *La terre de chez nous*, 4 novembre 1942, p. 15.

[1399] Auguste PELCHAT, Louiselle PELCHAT, Lisette P. GAGNE, Hélène BOUTIN, *Un souvenir pour l'avenir : St-Gédéon de Beauce 1890-1990*, St-Gédéon, Centenaire Saint-Gédéon de Beauce, 1990, p. 292.

La hausse de la mécanisation industrielle est à mettre au crédit de l'effort de guerre. En effet, le Canada entre dans la Seconde Guerre mondiale le 9 septembre 1939. Les industries mécanisées se tournent vers l'effort de guerre[1400] et le ministère fédéral de l'Agriculture d'Ottawa encourage les jeunes filles à conduire les tracteurs, du fait de la réquisition des hommes pour les différents fronts de la guerre[1401]. L'accès des femmes à l'usage du tracteur est facilité et encouragé durant le conflit.

L'usage du tracteur en coopération contribue à développer ce dernier chez les cultivateurs[1402]. Ce mode opératoire diminue les frais d'achat, d'utilisation et d'entretien pour les usagers et propose une nouvelle organisation du travail concurrentielle. Cette façon de faire conduit à l'anticipation concomitante de la vitesse automobile. « Avec l'instauration du Crédit Agricole, les cultivateurs peuvent emprunter pour améliorer les conditions de production[1403] ». Ainsi, les ruraux bénéficient d'un pouvoir d'achat plus fort pour prétendre à la possession d'un véhicule motorisé.

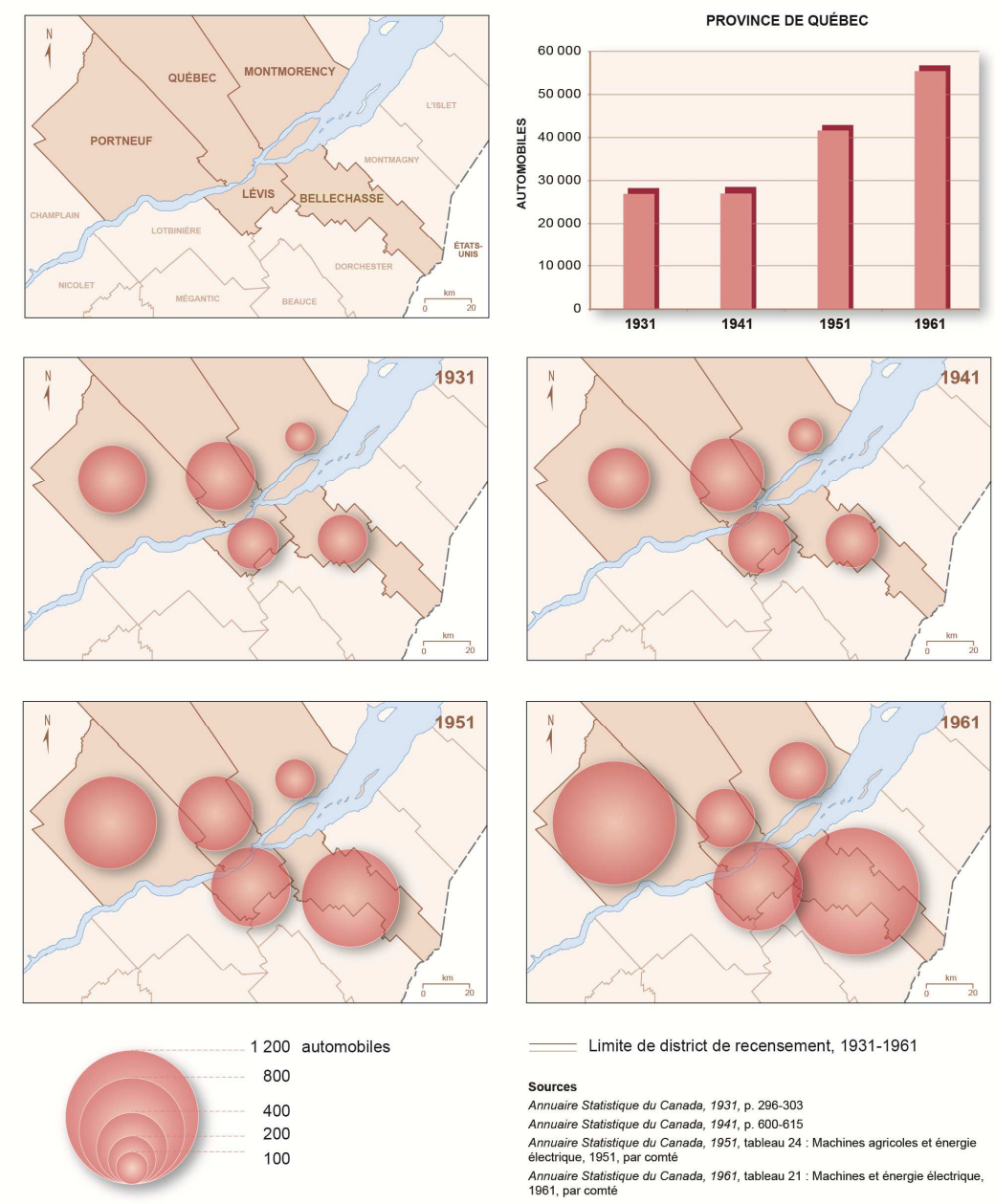
Le tracteur n'est pas le seul outil entrant en concurrence avec le cheval dans les champs ; la jeep aussi joue ce rôle bien qu'à une plus faible échelle[1404]. À la fin de la guerre, elle est modifiée pour subvenir aux besoins des ruraux et des cultivateurs : elle charrie des objets tels que des rondins de bois et elle permet de se rendre au marché ou à la ville le plus proche [1405].

L'automobilisme s'inscrit dans les fermes de la région de Québec (carte 26). Dès 1931, les cultivateurs des comtés de Portneuf et de Québec adoptent fortement l'automobile dans l'exploitation agricole ; on en dénombre un peu moins de 400. Les comtés de la rive sud sont un peu moins équipés avec environ 200 automobiles chacun. Enfin, les cultivateurs de Montmorency sont peu nombreux à avoir adopté l'automobile. La configuration du parc automobile correspond au caractère agricole des comtés

[1400] « Le service Massey-Harris rencontre les besoins en temps de guerre », *La terre de chez nous*, 21 octobre 1942, p. 7.
[1401] « Conduire un tracteur. Voilà mon effort de guerre aujourd'hui », *La terre de chez nous*, 4 novembre 1942, p. 15.
[1402] « Tracteur et coopération », *La terre de chez nous*, 28 février 1945, p. 10.
[1403] Martin BARON, *op. cit.*, p. 22.
[1404] « Une merveilleuse innovation dans le domaine de la mécanisation », *La terre de chez nous*, 11 septembre 1946, p. 8.
[1405] BAnQ, *Débats de l'Assemblée législative*, 15 février 1944, p. 8.

doublée par l'importance de la structuration du réseau routier. Entre 1931 et 1941, le parc automobile dans les fermes évolue peu : on passe de 1 300 à 1 400 automobiles.

Carte 26 : Répartition du nombre d'automobiles dans les fermes par comté dans la région de Québec (1931-1961)

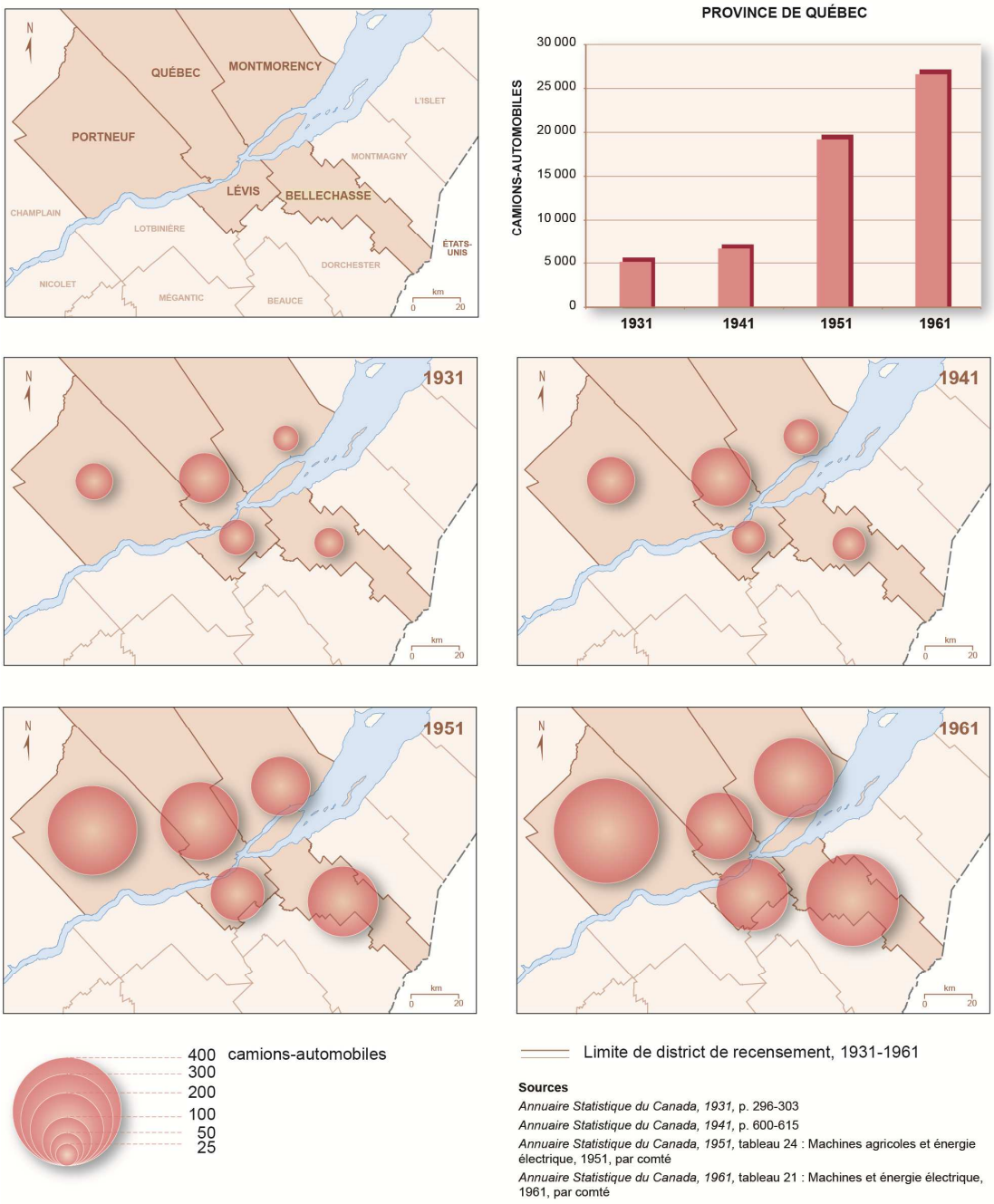


Source : *Annuaire statistique du Canada*, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1931-1961.

Une rupture apparaît entre 1941 et 1951 lorsque le parc automobile passe de 1 400 à 2 400 automobiles. Les comtés de la rive sud rattrapent leur retard et égalent les comtés de la rive nord du Saint-Laurent – excepté pour le comté de Montmorency. Finalement, en 1961, les comtés de la rive sud et de Portneuf sont les mieux équipés en automobiles du fait de la prépondérance agricole des activités. Pourtant, en 1931, le parc

des automobiles représente l'équivalent de 7% du parc équin. En 1951, il en représente un peu moins de 20%. En soi, l'automobile à la ferme est très peu présente durant la première moitié du XX^{e} siècle dans la région de Québec. Le point de basculement apparaît entre 1951 et 1961 puisque les automobiles représentent 47% du parc équin. En 1961, l'automobile à la ferme est en passe de dominer le cheval.

Carte 27 : Nombre de camions-automobiles par comté dans la région de Québec (1931-1961)



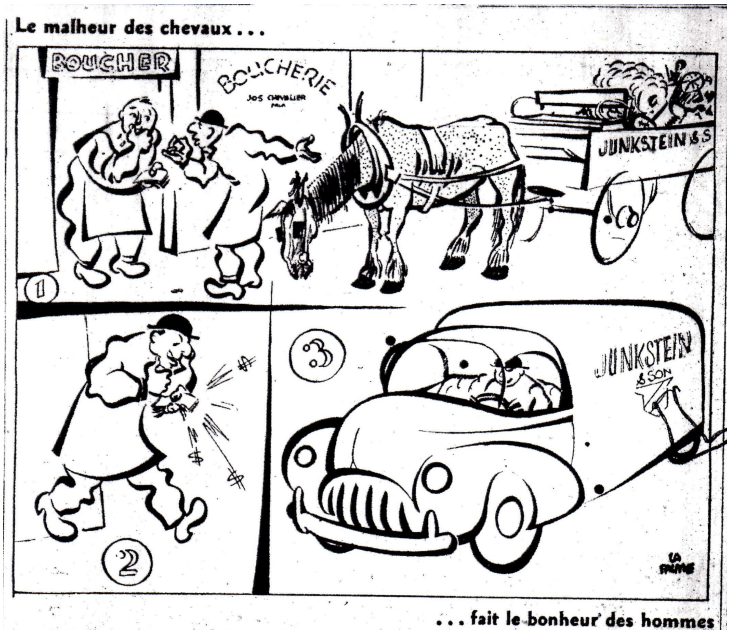
Source : *Annuaire statistique du Canada*, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1931-1961.

Le camion automobile émerge progressivement dans les fermes comme un outil pouvant remplacer ou être utilisé en complément du cheval (carte ci-dessus). Ce véhicule est beaucoup moins présent que l'automobile : entre 1931 et 1961, leur nombre augmente de 300 à 1 300 camions dans la région de Québec. En 1931, ils sont utilisés dans les fermes du comté de Québec et Portneuf principalement. Jusqu'en 1941, leur nombre évolue peu passant de 300 à 400. La situation d'après-guerre voit leur nombre doubler en 1951 – il y a presque 1 000 camions dans la région de Québec. En 1961, la majorité des camions est localisée dans les comtés de Portneuf, Bellechasse et Montmorency. La carte des camions ne recouvre pas la carte des automobiles dans les fermes. Ainsi, le comté de Montmorency offre quasiment autant de voitures que de camions ; on peut présumer que le caractère rural étant moins marqué dans ce territoire, les cultivateurs ont fait le choix du camion qui peut s'avérer tout aussi utile pour le transport de denrées, de marchandises et de récoltes.

La dernière décennie de notre étude présente un déclin flagrant du nombre de chevaux dans les fermes québécoises. *La terre de chez nous* se couvre progressivement d'articles à propos de la mécanisation. On peut citer la chronique tenue par le *Service Esso Imperial* qui s'engage à donner des informations utiles aux cultivateurs pour qu'ils utilisent dans les meilleures conditions leur tracteur[1406]. Le cheval se fait moins présent dans les rubriques, ce qui atteste du recul de l'intérêt qui lui est porté par les cultivateurs. Dans le même temps, les illustrations et les caricatures se font plus nombreuses à traiter des véhicules à moteur[1407]. Elles indiquent l'intégration de la vitesse automobile au sein de la société dans la mesure où ce mode de transport est désormais source de plaisanterie. Il y a donc une connaissance partagée des mondes automobiles chez chacun des individus québécois. Le cheval, de son côté, est très peu représenté hormis dans des illustrations spécifiques.

[1406] « Renseignements utiles pour les fermiers », *La terre de chez nous*, 19 septembre 1951, p. 7.
[1407] « Ne dépassez pas ou ne passez pas à ces endroits », *La terre de chez nous*, 14 novembre 1951, p. 2.

Photo 7 : Une des transitions du véhicule hippomobile au véhicule automobile : la boucherie chevaline



Source : « Le malheur des chevaux… fait le bonheur des hommes », *La terre de chez nous*, 14 novembre 1951, p. 2.

Cette illustration présente le cheval comme un élément du passé et le véhicule automobile comme un élément de la modernité. L'essor des boucheries chevalines ou l'hippophagie[1408] constitue une aubaine pour les propriétaires de chevaux qui veulent abandonner leur monture au détriment des véhicules automobiles[1409]. Il s'agit d'une reconversion financière intéressante pour les entreprises hippomobiles. Le cheval est ainsi seulement représenté lorsqu'il s'agit de mettre en avant l'opposition entre le passé révolu et le présent à venir, la modernité représentée par la vitesse automobile.

L'animal est donc progressivement contesté par la motorisation et la mécanisation. La technique et le progrès scientifique viennent à bout de cet animal qui a constitué le meilleur ami et soutien de l'homme pendant plusieurs siècles. Le tracteur devient l'instrument sur lequel s'appuie le cultivateur. Les jeunes générations ne tardent pas l'adopter pour montrer leur aisance sociale face à leurs collègues[1410]. Cette photographie ne manque pas de faire écho à la première promenade initiatrice à cheval qui est désormais remplacée par la promenade en tracteur.

[1408] Robert-Lionel SEGUIN, « Le cheval et ses implications historiques dans l'Amérique française », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 5, n°2, 1951, p. 250-251.
[1409] Ronald HUBSCHER, « Nourrir le peuple : l'hippophagie à Paris au XIX^e^ siècle » dans Claude GUINTARD & Christine MAZZOLI-GUINTARD, *Elevage d'hier, élevage d'aujourd'hui : mélanges d'ethnozootechnie offerts à Bernard Denis*, Rennes, PUR, 2004, p. 142-143.
[1410] BANQ Québec, Service de ciné-photographie, section de photographie, négatif n°97122-53 : La jeune relève à la ferme chérit le tracteur.

La motoculture et la mécanisation agricole conquièrent progressivement les paysans et les cultivateurs parce qu'elles viennent à bout des faiblesses du compagnon équidé du fait de leur rentabilité, leur production et leur efficacité. Le rôle que jouent les boucheries chevalines est à nuancer. En effet, il est possible que quelques paysans et cultivateurs vendent leurs chevaux à des boucheries chevalines localisées dans les villes. Toutefois, la grande majorité des ruraux ont l'habitude de conserver leurs chevaux jusqu'à la fin de leur vie, tandis que quelques-uns font appel à l'équarrisseur[1411].

De la motoculture à la mécanisation agricole (1900-1961)

L'outillage agricole prend ses racines dès les débuts de l'agriculture durant la période de la préhistoire. Le paysan fait preuve d'innovation en transformant les matériaux à disposition pour qu'ils servent ses attentes. La charrue, la faux et le fléau sont devenus des instruments indispensables au paysan[1412]. Il s'appuie sur la force animale pour tirer sa charrue, qu'il s'agisse du cheval, du bœuf ou même du chien[1413].

Avec l'essor de la motorisation, la parcelle agricole est progressivement ébranlée : il y a littéralement un pas franchi entre le XIX^{e} et le XX^{e} siècle[1414]. Le rythme de vie, les pratiques et les mentalités du paysan sont modifiés. Le développement de la mécanisation agricole fait intervenir les tracteurs et leurs outils dans les champs. Ce nouvel outil appelle à de nouvelles pratiques.

Le machinisme agricole (1900-1939)

La situation en France

Peu d'études ont été réalisées par les historiens français en ce qui concerne l'histoire du tracteur, de la motoculture et de la mécanisation[1415]. Plusieurs éléments

[1411] Jean ROBINET, *Compagnons de labour* dans Michel RAGON, *Paroles de paysans*, Paris, Omnibus, 2005, p. 424.
[1412] Mariel JEAN-BRUNHES DELAMRRE, *La vie agricole et pastorale dans le monde : techniques et outils traditionnels*, Paris, Glénat, 1999.
[1413] Yves BIZET, *Il était une fois les attelages à chien au début du XX^{e} siècle*, Romorantin, CPE, 2000.
[1414] Bernard WOLFER, « Cent ans d'avenir agricole ou le progrès technique et son image du futur », *Economie Rurale*, n°184-5-6, mars-août 1988, p. 102-103.
[1415] Renaud GRATIER DE SAINT-LOUIS, « Les moissons de la modernité : la mécanisation agricole dans les campagnes lyonnaises, XIX^{e}-XX^{e} siècle », maîtrise d'histoire sous la direction de Jean-Luc Mayaud, Lyon, Université Lyon 2, 2000, p. 6.

expliquent ce manque d'intérêt : le retard du développement de la mécanisation agricole en France comparativement aux États-Unis[1416] et de ce fait un certain manque de recul. La relative préférence actuelle des historiens pour les thématiques urbaines et industrielles plutôt qu'agricoles conduit à un renouvellement faible des problématiques de ces sujets.

L'industrie du tracteur trouve sa naissance durant la période du Second Empire avec les premières tentatives de motoculture. La mécanisation agricole en France remonte à la fin du XIX^e^ siècle et au début du XX^e^ siècle. Elle est concomitante des débuts de l'automobile[1417]. « On date l'apparition des premiers tracteurs en France de 1903, et celle de la plus ancienne revue de machinisme agricole (*La Machine Agricole*) de l'année suivante[1418] ». À la manière de l'automobile, de multiples expérimentations sont faites : on essaie par exemple divers modes de carburant (vapeur, électricité, essence et charbon). La carte des industries de tracteur recoupe celle de l'industrie automobile à quelques variantes près[1419]. Le premier tracteur automobile à pétrole est celui de M. A. de Souza mis en valeur lors de l'Exposition universelle de 1900[1420]. Il s'agit d'un prototype particulièrement lourd et peu facile d'usage puisqu'il requiert deux hommes[1421]. Diverses expositions agricoles ont lieu dans les années 1900 pour faire connaître le tracteur agricole[1422]. Ces dernières, interrompues durant les années de conflit, reprennent en 1919 avec la première Semaine nationale de motoculture de Senlis.

Les pouvoirs publics s'intéressent très tôt à la mécanisation agricole et à la motoculture. En 1915, un arrêté du ministre de l'Agriculture accorde une subvention d'un tiers du prix d'achat aux syndicats qui achètent et utilisent des véhicules mécaniques dans un but agricole. Par la suite, deux institutions sont créées : en 1916 la Commission de culture mécanique voit le jour suivie, en 1921, du Comité central de

[1416] Gijs MOM, *loc. cit.*, p. 36.
[1417] Jean-Marc DE MONTIS, « La motorisation agricole », *Culture technique*, n°16, 1986, p. 101.
[1418] CONSERVATOIRE DE L'AGRICULTURE, *Le paysan, la ferme et le tracteur : le rural et ses images, un siècle d'affiches agricoles (1860-1960)*, Éditions Somogy, Paris et Conservatoire de l'agriculture-Le Compa, Chartres-Mainvilliers, 2006, p. 78.
[1419] Jean BIENFAIT, *loc. cit.*, p. 207.
[1420] Max RINGELMANN, «Le génie rural à l'Exposition universelle», *Journal d'agriculture pratique*, 1900, vol. 2, p. 438-439.
[1421] FAMB, *Histoire du tracteur agricole*, p. 4.
[1422] « Moto-culture et mécanique agricole », *La gazette agricole*, n°34, 27 août 1911, p. 531.

culture mécanique. Elles ont pour but de promouvoir la motoculture en France par des concours, des expérimentations, notamment par l'écriture de multiples rapports annuels sur l'état, les améliorations et les problèmes rencontrés dans ce domaine.

Les tracteurs sont majoritairement de facture américaine : International Harvester et McCormick principalement[1423]. L'industrie française n'est pas en reste puisque Renault sort son premier tracteur en 1919[1424]. Il s'agit en fait de la reconversion d'un char de guerre en tracteur agricole : il pèse ainsi 3 300 kg et possède un moteur à essence de 30 CV. Entre 1921 et 1927, l'entreprise met en vente son premier tracteur agricole (le HO) qui est toutefois bien moins avancé techniquement parlant que les tracteurs américains. Il s'agit là des premiers tracteurs français qui sont exclusivement destinés à l'agriculture.

L'essor de la motoculture subit un revers autour des années 1922-1923 avec la possibilité d'un rationnement en carburant[1425]. Dans les années 1930, International Harvester propose le tracteur F12 conçu spécialement pour les petites exploitations. Celui-ci est présenté au salon de la machine agricole en France en 1935.

L'entrée de la France dans le second conflit mondial coupe court au développement de l'industrie des tracteurs et aux importations américaines. La reprise s'effectue après 1945. Dans les années 1950, une partie des tracteurs utilisés sont construits par les paysans eux-mêmes : ce qui témoigne à la fois du caractère innovateur de certains individus et de l'essor de la mécanisation agricole[1426]. L'exode rural des jeunes oblige les paysans à s'équiper en tracteur et de l'autre côté, les jeunes restés à la ferme voient l'acquisition d'un tracteur comme un progrès et un symbole de la modernité.

Plusieurs raisons expliquent le lent développement de la motorisation agricole en France[1427]. Tout d'abord, le modèle économique des paysans français s'appuie sur la subsistance et l'autonomie plutôt que la surproduction et l'endettement : en cela, ils sont

[1423] Jean CHEROUVRIER & Jean NOULIN (dir.), *op. cit.*, p. 26.
[1424] Jean CHEROUVRIER & Jean NOULIN (dir.), *op. cit.*, p. 34.
[1425] Jean CHEROUVRIER & Jean NOULIN (dir.), *op. cit.*, p. 42 & 64.
[1426] Gijs MOM, *loc. cit.*, p. 34.
[1427] Daniel FAUCHER, *Le paysan et la machine*, Paris, les éditions de Minuit, 1954, p. 211-227.

des hommes de tradition[1428]. La structure agricole dominée par la petite exploitation n'est pas forcément adaptée aux tracteurs américains qui se développent en France après la Seconde Guerre mondiale[1429]. Enfin, la conjoncture joue un rôle majeur avec les deux guerres mondiales et la crise économique de 1930 et les institutions publiques et privées maquent d'intérêt pour la technique agricole[1430]. Pourtant, la mécanisation agricole trouve une de ses origines dans l'exode rural. Un basculement majeur apparaît en 1931 : le poids de la population rurale est plus faible que le poids de la population urbaine[1431]. Ce phénomène ne cesse de s'accentuer au fil du temps amenant les paysans, disposant de moins de main-d'œuvre, à s'équiper en machines motorisées.

La mécanisation agricole dans le Rhône

En ce qui a trait au département du Rhône, Renaud Gratier de Saint-Louis présente un tour d'horizon de la mécanisation agricole au XIX^{e} et XX^{e} siècle, explicite le vocabulaire lié à la technique agricole et propose une étude de cas autour de la commune d'Ouroux dans le Rhône – soulignons que l'auteur a commencé une thèse d'histoire sur ce même sujet[1432]. De la même manière que nous, l'auteur se pose les questions de savoir comment et pourquoi l'on passe d'un outil à un autre et ce que cela entraîne[1433].

Dans le département, autour de la fin du XIX^{e} siècle et du début du XX^{e} siècle la force motrice est utilisée pour accomplir des tâches agricoles. On parle alors de « motoculture » et de « l'automobilisme agricole » [1434]. La grande majorité des articles scientifiques et techniques vise à expliquer la construction et l'utilisation de ces outils[1435]. Le camion automobile sert pour le transport et pour les travaux de culture et

[1428] Christophe STUDENY, *Le vertige de la vitesse*, *op. cit.*, p. 240 citant Maryvonne BODIGUEL, *op. cit.*, p. 35.
[1429] Jean-Luc MAYAUD, *La petite exploitation rurale triomphante*, Paris, Belin, 1999.
[1430] Voir : « Histoire de la mécanisation agricole », *La fabrique de l'histoire*, France Culture, émission radio du 24/02/2010, http://www.franceculture.fr/emission-histoire-de-l-agriculture-34-2010-02-24.html, consulté le 19/01/12 ; Emmanuel LAURENTIN, *op. cit.*, p. 130.
[1431] Emmanuel LAURENTIN, *op. cit.*, p. 14.
[1432] Renaud GRATIER DE SAINT-LOUIS, Lyon, Université Lyon 2, thèse en cours sous la direction de Jean-Luc Mayaud.
[1433] Renaud GRATIER DE SAINT-LOUIS, *op. cit.*, p. 5 & 8.
[1434] FAMB, « Automobilisme agricole », *La nature*, 2^{e} semestre, 1909, p. 60.
[1435] FAMB, « Le labourage automobile », *La Locomotion*, 1901, p. 41.

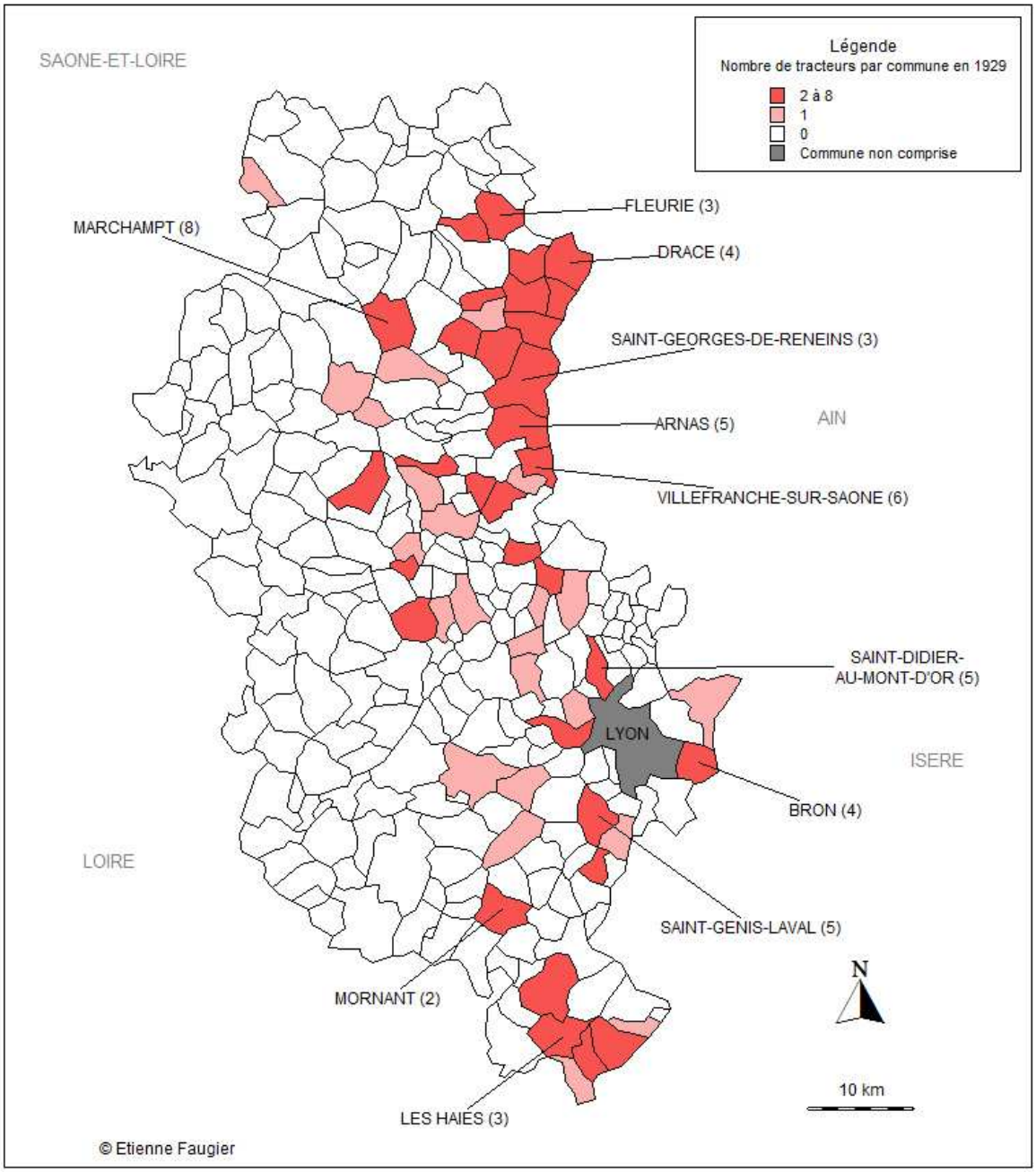
de récolte dès 1915[1436]. Toutefois jusque dans les années d'après-guerre, les prototypes exposés et testés ne sont pas exempts de faiblesses techniques[1437].

Pour promouvoir la motoculture, de multiples démonstrations visent à intégrer le tracteur dans les outils des cultivateurs[1438]. La sécurité, l'adaptation et la capacité du tracteur sont les trois critères revendiqués lors de ces démonstrations[1439]. Ces événements de promotion sont initiés par les chambres d'agriculture et les syndicats[1440]. L'Union du Sud-Est des syndicats agricoles (USE)[1441] – fondé par Gabriel de Saint-Victor, résidant à Rono dans le canton de Tarare, dans le Rhône, en 1888 – encourage aussi la mécanisation par le développement d'un enseignement agricole[1442].

À la foire de Lyon au début de l'année 1919, les visiteurs ont l'occasion de voir exposé le premier tracteur à chenilles Peugeot d'après-guerre[1443]. En 1922 a lieu la semaine de la motoculture qui met en avant les progrès techniques dans le domaine de la motoculture[1444]. Cet événement est donc l'occasion pour les ruraux d'observer, de s'informer et de demander conseils auprès des techniciens quant à l'achat et l'usage d'un tracteur. Ces démonstrations sont fondamentales, car elles leur permettent de juger par eux-mêmes des atouts et des faiblesses des tracteurs en action comparativement aux chevaux. Il s'agit là d'un élément décisif dans l'achat du tracteur[1445].

[1436] FAMB, « Un nouveau tracteur peut servir de camion et de tracteur agricole », *Automobilia*, 15 avril 1923, p. 45.
[1437] « La mécanique agricole », *Camions et Tracteurs*, mai 1919, p. 1.
[1438] FAMB, « Les grands concours d'automne », *Automobilia*, 31 octobre 1925, p. 32-36.
[1439] FAMB, « Démonstrations pratiques de tracteurs agricoles », *Automobilia*, 31 juillet 1920, p. 54.
[1440] FAMB, « Démonstrations pratiques de tracteurs agricoles », *Automobilia*, 31 juillet 1920, p. 55.
[1441] Gilbert GARRIER, « L'union du Sud-Est des Syndicats Agricoles avant 1914 », *Le Mouvement social*, n°67, avril-juin 1969, p. 17-38.
[1442] Gérard CAYET, « L'Union du Sud-Est des Syndicats Agricoles : 1914-1941 », dans *Bulletin du Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise*, n° 4, 1972, pp. 47-55 ; Gilbert GARRIER, « L'Union du Sud-Est des Syndicats Agricoles de 1888 à 1939 », *Bulletin du Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise*, n°1-2, 1981, p. 27.
[1443] « Le tracteur agricole Peugeot », *Camions et Tracteurs*, mars-avril 1919, p. 3-8.
[1444] BML, *La Vie Lyonnaise*, 14 octobre 1922 : Page de couverture de la revue montrant les essais de motoculture dans le département du Rhône en 1922.
[1445] Maryvonne BODIGUEL, *op. cit.*, p. 35.

Carte 28 : Répartition des tracteurs dans les communes du département du Rhône en 1929



Source : ADR, Recensement agricole de 1929, 4261W2 à 22.

En 1929, le tracteur fait ses débuts dans le département du Rhône (carte 28). La majorité des tracteurs se localisent dans le couloir de la vallée du Rhône et plus précisément au nord du département, dans l'arrondissement de Villefranche-sur-Saône. Les paysans qui font le choix du tracteur se localisent donc à proximité des voies de circulation : la proximité du concessionnaire, du garage et du dépôt d'huile et d'essence joue pour beaucoup dans l'achat d'un tracteur. Le nord du département où la polyculture domine se mécanise plus rapidement que le sud, plus urbanisé. Les communes du Beaujolais et du Lyonnais sont peu touchées par la mécanisation agricole. Cela

s'explique par l'inadaptation des tracteurs aux exploitations en pente. En effet, les tracteurs dédiés à la viticulture sont relativement récents : ils sont apparus en France dès 1917. Deux remarques peuvent être faites lorsque l'on compare cette carte à la carte des automobiles agricoles de 1929 (carte 23) : d'une part, le couloir rhodanien comprend des automobiles agricoles et des tracteurs et d'autre part, la possession d'une automobile agricole est plus forte dans l'ouest du département – ce qui n'est pas le cas lorsqu'il s'agit de la possession d'un tracteur. Ainsi, l'automobile agricole est préférée au tracteur, car elle est moins chère, elle permet la mobilité – alors que le tracteur est contingenté à l'exploitation – et dans certains cas, elle peut faire office d'appareil de motoculture avec quelques adaptations.

État des lieux en Amérique du Nord

Le machinisme agricole a retenu l'attention des historiens nord-américains plus que celles des chercheurs européens. L'ouvrage matriciel demeure celui de R. C. Williams où il présente une histoire du tracteur et ses impacts socioculturels aux États-Unis[1446]. Au Canada, les études se sont surtout portées sur les inventions, la manufacture, la distribution et les capacités des machines agricoles plutôt que sur la mesure de l'acceptation de nouvelles technologies par les cultivateurs[1447].

Aux États-Unis, les industriels se penchent sur la fabrication de tracteurs dès les années 1890-1900[1448]. Durant la décennie 1910, les tracteurs de petite taille apparaissent sur le territoire américain[1449]. S'étant intéressé à la mécanisation agricole dès les débuts, Henry Ford produit son petit tracteur à destination des cultivateurs américains à partir de 1917-1918. Le Fordson n'a pas les mêmes impacts que le modèle T de Ford en raison de la conjoncture – la dépression économique brise son élan et le tracteur est produit trop tard –, de quelques inadaptations techniques et de la concurrence d'autres industriels ; il contribue tout de même à l'émulation de la concurrence industrielle aux

[1446] Robert C. WILLIAMS, *Fordson, Farmall, and Poppin' Johnny: a History of the Farm Tractor and its Impact on America*, Urbana, University of Illinois Press, 1987. Tiré de la thèse du même titre soutenue en 1981.
[1447] Robert E. ANKLI & Dan HELSBERG & John H. THOMPSON, "The adoption of the Gasoline Tractor in Western Canada" in D. H. Akenson, *Canadian papers in rural history* (vol. II), Gananoque, Langdale Press, 1980, p. 11.
[1448] http://eh.net/encyclopedia/article/white.tractors.history.us, consulté le 18/01/2012.
[1449] Robert C. WILLIAMS, *op. cit.*, p. 24-27.

États-Unis[1450]. D'autres grandes firmes industrielles se lancent dans la production de tracteurs agricoles : International Harvester qui lance son McCormick-Deering Farmall en 1923, le premier véritable tracteur à des fins agricoles et John Deere avec son 10-20 en 1928. Malgré un essor relatif, les premiers tracteurs présentent des faiblesses techniques, financières et culturelles, si bien que les cultivateurs conservent leurs chevaux même s'ils investissent dans un tracteur agricole.

Daniel Massey est au milieu du XIX^{e} siècle à l'origine d'une entreprise de matériel agricole localisée à Newcastle (Ontario). Celle-ci s'allie avec Alanson Harris en 1891 prenant le nom de Massey Harris. Tout comme les Canadiens dépendent grandement des industriels américains en matière d'automobiles, ils dépendent tout autant de leur voisin américain en ce qui concerne la mécanisation agricole[1451]. C'est dans cette sphère de perpétuels progrès techniques que baigne la province de Québec[1452].

La mécanisation agricole au Québec et dans la région de Québec

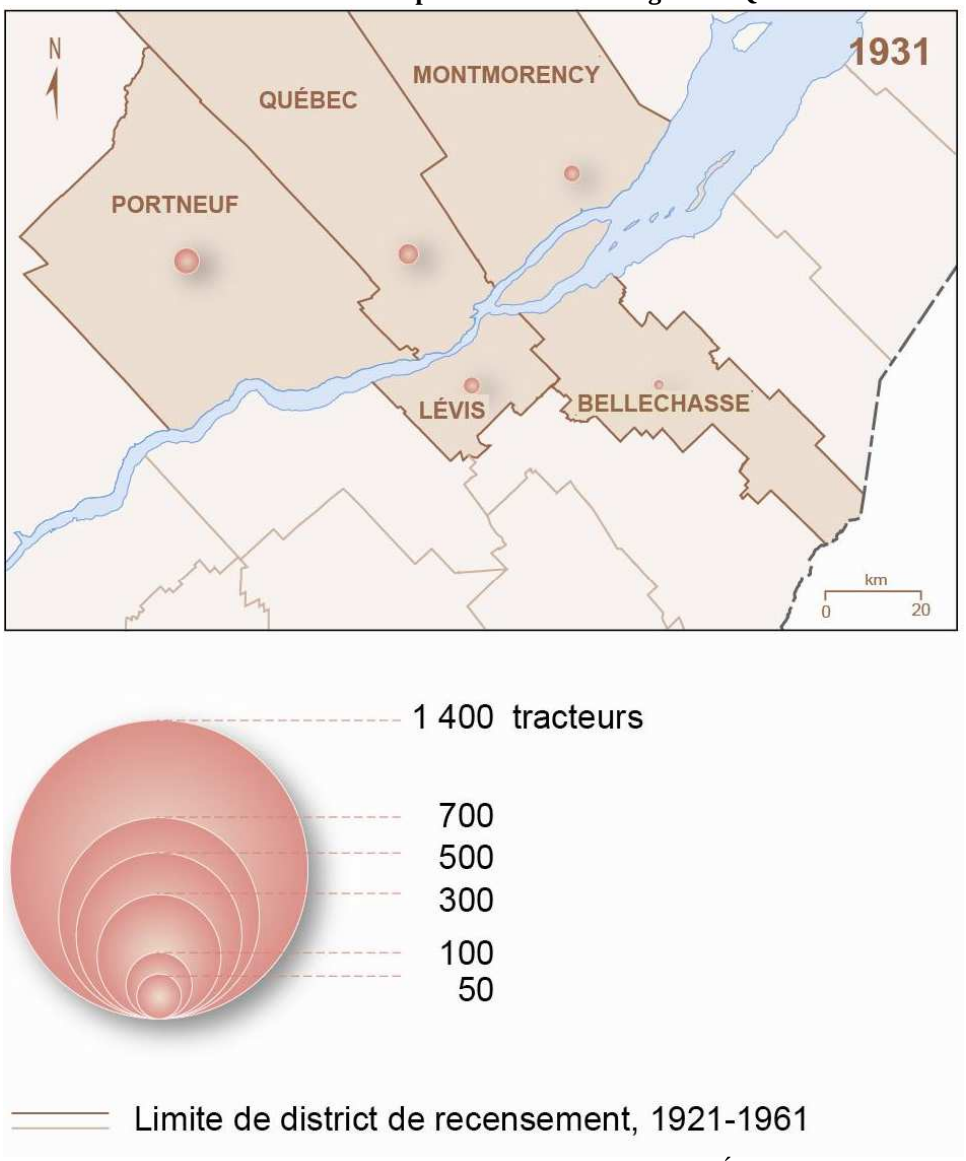
Dans la province de Québec, les essais de machinisme agricole sont précoces. En 1918, durant le conflit mondial, le gouvernement québécois fait l'achat de 2 000 tracteurs et les redistribue aux cultivateurs pour les aider. La même année, Ford vend quelques 1 000 Fordson au prix de 750$ chaque au *Canada Food Board*[1453] – ou Commission canadienne du ravitaillement – : de ce chiffre, la province de Québec en obtient neuf sur 1 123.

Le ministère de l'Agriculture fait des démarches, dès 1919, pour permettre aux cultivateurs québécois d'acquérir des tracteurs de marque américaine. L'État signe donc un contrat avec la Cleveland Tractor Company of Canada Limited (Ontario) pour proposer des tracteurs pour 1 100$ au lieu de 1 600$ et les charrues pour 200$ au lieu

[1450] Jean CHEROUVRIER & Jean NOULIN (dir.), *Tracteurs du monde de 1853 à nos jours*, Boulogne-Billancourt, E-T-A-I, 2003, p. 45.
[1451] G. M. WINDER, "Following America Into the Second Industrial Revolution: New Rules of Competition and Ontario's Farm Machinery Industry, 1850-1930", *Canadian Geographer*, 46, n°4, 2002, p. 294.
[1452] Voir Claude BLOUIN, « La mécanisation de l'agriculture entre 1830 et 1890 », dans Norman SEGUIN (dir.), *Agriculture et colonisation au Québec*, Montréal, Boréal Express, 1980, p. 96-104.
[1453] Cette institution a été créée en 1918 dans le but d'encourager la production alimentaire et sa circulation au sein de territoires. Voir : http://www.archives.gov.on.ca/english/on-line-exhibits/posters/production.aspx, consulté le 23/02/12 ; *Report of the Canada Food Board*, Ottawa, February-December 1918, p. 24-25.

de 250$[1454]. De plus, la compagnie américaine s'est engagée à « […] établir des stations-service à Montréal, Québec, Trois-Rivières et [à] poster un homme dans chaque district où une machine était vendue qui serait capable de faire les réparations et [à] fournir de petites pièces pour les remplacements[1455] ». L'achat d'un tracteur ne se suffit pas à lui-même ; c'est tout une économie qui s'y rattache – de la même façon qu'une économie chevaline existe avec les bourreliers, les selliers, les maréchaux-ferrants et les vétérinaires[1456].

Carte 29 : Nombre de tracteurs par comté dans la région de Québec en 1931



Source : *Annuaire Statistique du Canada*, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1931, p. 296-303.

[1454] BAnQ, « Cleveland Tractor Company of Canada Limited », *Débats de l'Assemblée législative*, séance du 18 décembre 1919, p. 97.
[1455] BAnQ, « Tracteurs Cleveland », *Débats de l'Assemblée législative*, 7 janvier 1920, p. 115.
[1456] Jean-Pierre AGUERRE, *op. cit.*

Adopter un tracteur amène à une nouvelle structuration du territoire pour les cultivateurs qui dépendent désormais plus que jamais de la ville en cas d'ennui technique et de réparation de leur tracteur. L'usage du tracteur est récent ; il y a une éducation progressive des techniciens du tracteur en direction des cultivateurs québécois.

Toutefois, les tracteurs ne satisfont pas tous les cultivateurs[1457]. Le contrat avec la compagnie est par ailleurs rapidement annulé – du fait du manque à gagner pour la compagnie américaine – après la vente de 115 tracteurs[1458]. Quoi qu'il soit, la position du gouvernement est clairement en faveur du développement de la motorisation agricole[1459]. Néanmoins, le recours à un tracteur n'est pas indispensable pour tous les cultivateurs puisque, selon le ministère de l'Agriculture, il faut posséder environ 80 hectares[1460].

À l'échelle de la province : « Les tracteurs sont encore […] rares, puisqu'on en compte seulement 944 [en 1921]. […] [dix ans plus tard] Le nombre de tracteurs est passé à 2 281[1461] ». Cela s'explique par le tournant pris depuis 1921 où la population urbaine devient supérieure à la population rurale québécoise – ce phénomène se produit avec dix ans de retard en France. Si l'on se réfère au recensement fédéral de 1931, il y a environ 11 tracteurs par comté dans la région de Québec (voir carte 29). Les comtés les plus équipés sont par ordre décroissant : Portneuf, Québec, Lévis et Bellechasse. Les comtés de Québec, Portneuf et Lévis sont proches l'un de l'autre et aussi vis-à-vis de la ville de Québec qui agit comme la source de la motorisation agricole irriguant les comtés aux alentours. Les tracteurs se développent très lentement dans la région de Québec. Le bétail comme force motrice est donc légion dans les champs québécois entre 1900 et 1939[1462] (carte 25).

La mécanisation agricole se développe sous l'effet conjugué de plusieurs facteurs qui se rassemblent pour former un contexte favorable à son essor. Toutefois,

[1457] BAnQ, « Tracteurs Cleveland », *Débats de l'Assemblée législative*, 7 janvier 1920, p. 114 ; « Achat ou usage de tracteurs », *Débats de l'Assemblée législative 1924*, 12 février 1924, p. 428-429.
[1458] BAnQ, « Tracteurs Cletrac », *Débats de l'Assemblée législative*, 20 janvier 1921, p. 66.
[1459] BAnQ, « Tracteurs Cleveland », *Débats de l'Assemblée législative*, 7 janvier 1920, p. 114.
[1460] BAnQ, « Achat ou usage de tracteurs », *Débats de l'Assemblée législative*, 12 février 1924, p. 429.
[1461] Paul-André LINTEAU et *al.*, *op. cit.*, p. 499.
[1462] Paul-André LINTEAU et *al.*, *op. cit.*, p. 499.

des limites apparaissent pour cette période : la cherté de l'objet technique, son utilisation complexe et parfois inadéquate aux types de culture, la relation forte établie entre le cheval et son maître ; ces éléments conduisent le tracteur à être faiblement adopté par les cultivateurs. Le consensus autour du tracteur n'a pas encore eu lieu, car il n'a pas convaincu la majorité des intéressés.

La mécanisation : du cultivateur et du paysan à l'agriculteur-technicien (1940-1961)

> « Soudainement, le tracteur est devenu propre, facile à démarrer et docile comme une automobile. La femme et la jeune fille peuvent le conduire, et certaines ne s'en privent pas. Quant aux garçons, ils ont vite compris qu'il était plus facile de labourer avec lui qu'avec les chevaux. Ce n'est plus le père qui apprend au fils, mais le contraire. Les vieilles valeurs paysannes sont bousculées par le tracteur moderne[1463] ».
>
> « Dans le travail de la terre, la machine est devenue la compagne de l'homme. Elle prend une part de plus en plus grande à toutes les opérations agricoles et il n'y a plus d'agriculteur qui ne fasse appel à son concours[1464] ».

La structuration de la mécanisation agricole et ses impacts dans le Rhône

Dans le Rhône, la mécanisation agricole s'accroît à la Libération[1465]. Les conditions économiques y sont particulièrement favorables : les industries, désengagées de l'effort de guerre, se concentrent sur leur production à destination de la population française. Il faut ajouter que le conflit ampute sévèrement l'agriculture de plusieurs milliers de paysans morts au combat ; ainsi, le manque de bras est compensé par la mécanisation agricole.

Bien que le remembrement – remembrement par enclosure en faveur des seigneurs – commence au XVIII^{e} siècle[1466], il n'a de réel impact qu'à partir du XX^{e} siècle. Le remembrement est instauré dès la loi du 4 mars 1919, mais cette dernière n'a que peu d'effets[1467]. Dès le 9 mars 1941, une loi promulgue le remembrement des parcelles agricoles qui a pour but d'uniformiser et regrouper les exploitations, d'aplanir les terrains, combler les fossés et supprimer les haies[1468]. Toutefois, celle-ci ne peut être

[1463] Jean CHEROUVRIER & Jean NOULIN (dir.), *op. cit.*, p. 74.
[1464] Numéro annuel sur la construction et l'outillage de la ferme, *La terre de chez nous*, 9 avril 1941, p. 1.
[1465] Daniel FAUCHER, *op. cit.*, p. 228-229.
[1466] M. ROCHE, « Les aspects essentiels du remembrement rural en France », *Bulletin de la Société française d'économie rurale*, vol. 3, n°4, 1951, p. 157-166.
[1467] Emmanuel LAURENTIN, *op. cit.*, p. 28.
[1468] M. FOUGERES, « Remembrement : Histoire et plaidoyer », *Mélanges d'histoire sociale*, vol. 4, 1943, p. 85-86.

appliquée du fait de la guerre et de l'Occupation ; en 1951, seule une centaine de communes ont été remembrées[1469]. Ce remembrement est une des réponses à l'essor des tracteurs agricoles, car ces derniers obligent à une recomposition du paysage pour être totalement productifs[1470]. Toutefois, le remembrement n'est pas accepté par tous les paysans dans la mesure où il met en jeu le fondement même de leur identité : leur terre[1471]. Dès lors, de la contestation du remembrement à la contestation du machinisme agricole, il n'y a qu'un pas. Le remembrement n'a eu que peu de conséquences dans le Rhône, car il ne se présente peut-être pas comme une nécessité indispensable dans ce département[1472]. La question de la taille des exploitations demeure cruciale. En effet, la majorité des exploitations du département s'étendent entre un et vingt hectares. Celles-ci se localisent principalement dans le Beaujolais viticole et dans les monts du Lyonnais[1473].

Ce n'est qu'à partir de 1945 que la mécanisation agricole se développe réellement, notamment du fait de la demande des paysans en tracteurs[1474]. Par exemple, le Pony tracteur produit par le constructeur canadien Massey-Harris est, dès 1950-1951, fabriqué en France, et adapté pour l'exploitation familiale[1475]. Cet essor de la mécanisation agricole témoigne partiellement de l'essor des CUMA. Il y a une corrélation entre le type de culture, la mécanisation agricole et l'essor des CUMA. Ces dernières se localisent « […] dans le Bas-Beaujolais et sur le plateau lyonnais, elles ont moins de succès dans le vignoble du Haut-Beaujolais et aussi dans les zones montagneuses, où les fermiers sont très individualistes[1476] ». On en dénombre 73 en 1949 et 105 en 1955 : l'évolution des CUMA est assez lente[1477]. Le prix des tracteurs et de l'outillage et la lenteur du remembrement des parcelles agricoles qui a lieu depuis 1941 constituent aussi des éléments dissuasifs. Les CUMA ne sont pas les seules à encourager les paysans à la mécanisation agricole. Deux autres institutions vont dans le

[1469] Emmanuel LAURENTIN, *op. cit.*, p. 29.
[1470] M. ROCHE, *loc. cit.*, p. 160.
[1471] Alice BARTHES, « La décision dans le village : l'exemple du remembrement », *Economie rurale*, n°106, 1975, p. 23-30.
[1472] Voir INSEE, *Annuaire statistique régional rétrospectif : région Rhône-Alpes*, Lyon, INSEE Rhône-Alpes, 1965, p. 343.
[1473] Voir annexe, statistiques, tableau 3 Nombre d'exploitations selon leur taille dans le département du Rhône en 1955.
[1474] Michel CEPEDE et *al.*, « L'utilisation des tracteurs dans les exploitations », *Bulletin de la Société française d'économie rurale*, vol. 3, n°1, 1951, p. 24.
[1475] Jean CHEROUVRIER & Jean NOULIN (dir.), *op. cit.*, p. 88.
[1476] Gilbert GARRIER, *op. cit.*, p. 590.
[1477] Gilbert GARRIER, *op. cit.*, p. 590.

même sens : les Centres d'études techniques agricoles[1478] (CETA) et le Centre de gestion et d'économie rurale (CGER) qui dépend de la chambre d'agriculture du Rhône.

Le département du Rhône, présentant plusieurs entreprises automobiles, n'est pas sans industries fabriquant des tracteurs. On peut citer l'entreprise Richard-Continental, domiciliée à Villeurbanne, qui est l'une des industries produisant des tracteurs dans le cadre du plan Marshall. « […] [L]a région lyonnaise […] [constitue] une capitale renommée du machinisme agricole […] [avec] [d]es noms aussi prestigieux que Perras, Berthoux, Pâtissier, Antoine Bénéthuillère, Jacquet, Simplex, Motostandard ou Pratica[1479] ». Cet état de fait s'inscrit dans la juste continuité de la présence industrielle automobile dans la région lyonnaise.

Tableau 25 : Nombre de tracteurs dans le département du Rhône entre 1949 et 1967

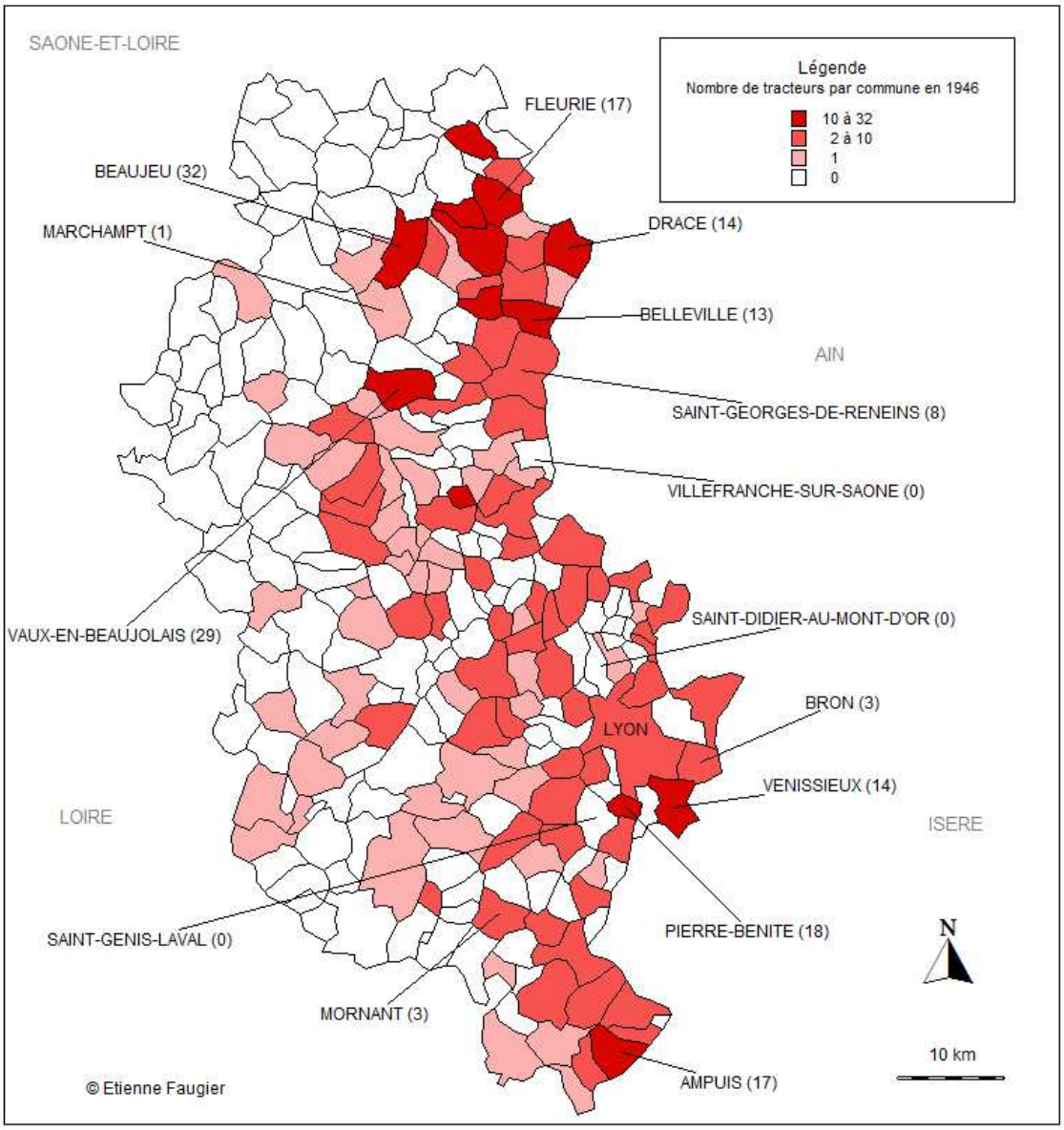
années	nombre
1949	803
1955	1 400
1960	3 928
1967	5 800

Source : Gilbert GARRIER, *Paysans du Beaujolais et du Lyonnais 1800-1970*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1973, p. 590.

À la lecture de ces chiffres, il apparaît que le nombre de tracteurs augmente fortement entre 1955 et 1960 : il fait plus que doubler en cinq ans. Les tracteurs se localisent principalement autour de Belleville-sur-Saône : l'aire autour de la plaine de Belleville et de la Saône constitue le pôle premier en matière de mécanisation agricole (carte 30). En second lieu, les possesseurs de tracteurs agricoles se situent dans la vallée du Rhône au nord de Lyon et au sud de Lyon. En 1946, il y a 504 tracteurs – tracteurs à chenilles et tracteurs à roues confondus. Comme dans le cas québécois, on retrouve en grande majorité des motoculteurs dans les exploitations agricoles du département du Rhône : plus de 1 000 en 1946, sans doute du fait de la facilité et de la diversité de travail auquel peut prétendre le motoculteur.

[1478] Emmanuel LAURENTIN, *op. cit.*, p. 33 « [Ils] jouent un rôle essentiel dans la modernisation rurale des années cinquante et soixante. Par groupe d'une quinzaine, les agriculteurs échangent leur expérience, tentent d'améliorer les performances de leur exploitation et de faire partager leur nouveau savoir-faire. Cette spirale qui se veut vertueuse est fondée sur une idée-force : la responsabilité » ; Gilbert GARRIER, *op. cit.*, p. 591 ; Philippe ASSENS, *op. cit.*, p. 80.
[1479] Renaud GRATIER DE SAINT-LOUIS, *op. cit.*, p. 30.

Carte 30 : Nombre de tracteurs par commune dans le département du Rhône en 1946



Source : ADR, Recensement de l'outillage mécanique dans le département du Rhône, 122W38

La carte met en valeur une des limites à la mécanisation agricole : le relief du département du Rhône. En effet, les communes possédant plusieurs propriétaires de tracteurs comme Beaujeu, Létra, Saint-Germain, Sainte-Consorce, Soucieu-en-Jarret et Mornant sont respectivement situées à 365 mètres d'altitude pour les deux premières communes, 280 m., 433 m., 344 m. et 392 m. d'altitude. La pénétration de la mécanisation agricole s'effectue d'abord en plaine et dans la vallée du Rhône. Elle semble ensuite s'étendre dans les communes viticoles du Beaujolais. Les tracteurs-vignerons, apparus dès 1917, ont donc été améliorés pour permettre aux vignerons de les employer dans leurs activités. La carte montre bien qu'en 1946, les régions de moyenne montagne n'ont pas encore été entièrement touchées par la modernité que

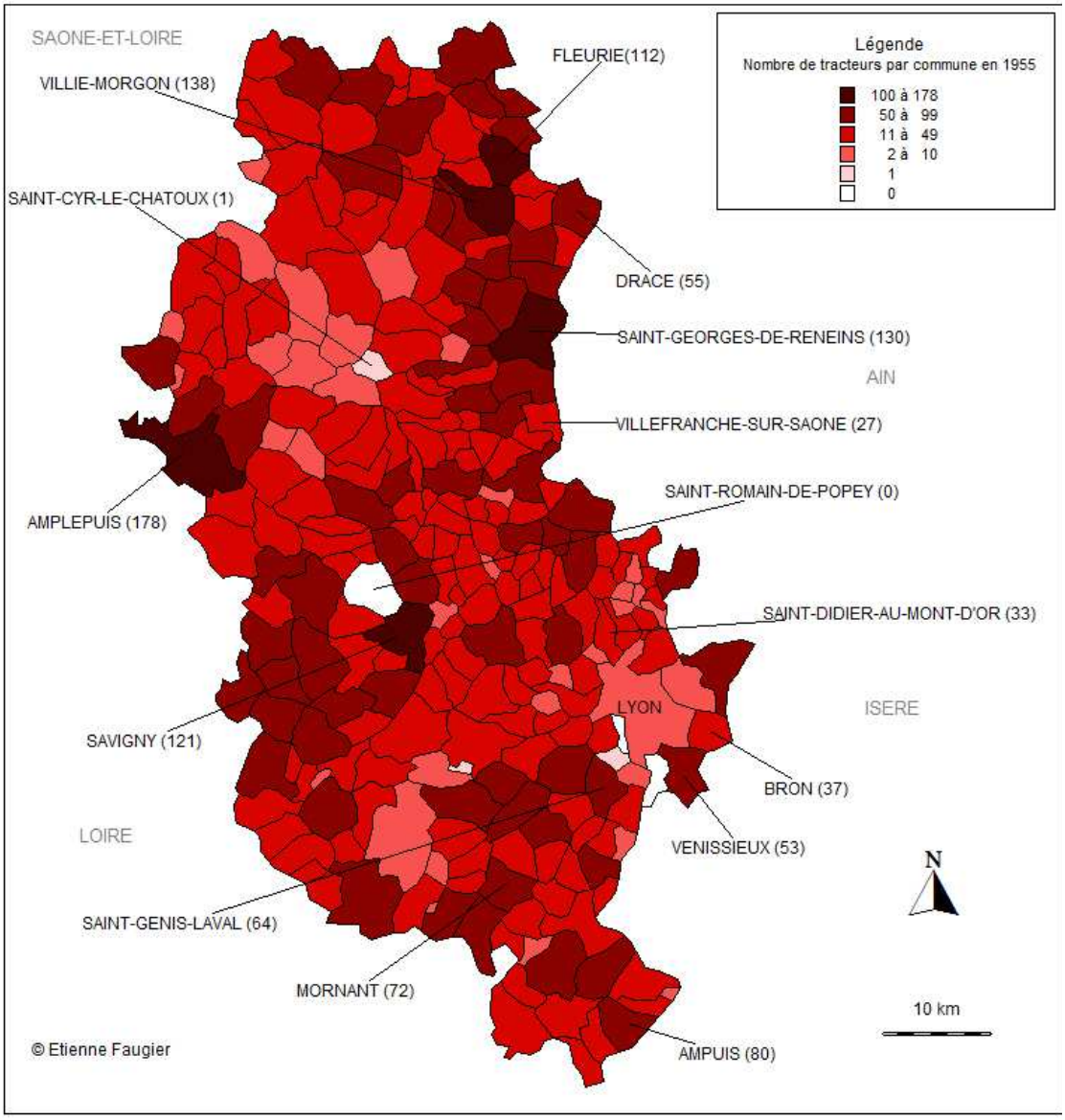
représente le tracteur. Par ailleurs, très peu d'agriculteurs ont fait l'acquisition de deux tracteurs ; dans la majorité des cas, ils se contentent d'un seul. On compte ainsi 475 propriétaires pour 504 tracteurs.

Un autre élément témoignant des débuts de la mécanisation agricole est le fait que les outillages accompagnant le tracteur sont très peu nombreux et peu diversifiés. On compte ainsi 390 charrues et 645 outils pour tracteurs. L'achat du tracteur se suffit rarement à lui-même ; l'agriculteur doit acheter des outils qu'il combine au gré des cultures, des terres et des saisons. On retrouve la charrue pour tracteur labourant à plat ou à planches – bisocs ou polysocs[1480] – accompagnée ou non de divers matériels agricoles – pulvérisateurs à disques, déchaumeuses à disques, semoirs, distributeurs d'engrais, faucheuses, moissonneuses-lieuses, moissonneuses-batteuses, arracheuses de betteraves, arracheuses de pommes de terre.

En 1955, le parc de tracteurs agricoles présente une tout autre image. La majorité des communes du département possède plusieurs tracteurs. Les communes les plus à l'est, qui possédaient de multiples tracteurs en 1946 consolident leur position en 1955 : c'est le cas de Saint-Georges-de-Reneins, Villefranche-sur-Saône, Vénissieux et d'autres. Les communes localisées à l'ouest – dans les Monts du Lyonnais et du Beaujolais – effectuent un rattrapage très rapide en se mécanisant fortement : c'est le cas de la commune d'Amplepuis dépourvue de tracteurs en 1946 et qui compte 178 tracteurs onze ans plus tard. Ce rattrapage des communes localisées, pour la plupart, en zone montagneuse montre la réussite des coopératives et le bon maillage du réseau routier du Rhône. Toutes les conditions – économiques, techniques et culturelles – sont rassemblées pour voir un développement massif de la mécanisation agricole en 1955.

[1480] La charrue à plat permet le passage horizontalement dans les sillons en démarrant de la partie extérieure haut vers la partie extérieure bas ou inversement. La charrue en planche permet le passage horizontalement dans les sillons en démarrant par une des deux extrémités du champ et en allant en cercle concentrique vers l'intérieur du champ.

Carte 31 : Nombre de tracteurs par commune dans le département du Rhône en 1955



Source : ADR, Recensement de l'outillage mécanique dans le département du Rhône, 122W38

Cela se confirme par le peu de communes qui ne sont pas mécanisées – moins d'une dizaine. En 1960, le nombre de tracteurs n'a pas augmenté[1481]. Cela laisse penser que la mécanisation agricole subit quelques revers : des faiblesses techniques, la mise en commun du matériel qui ralentit l'essor de la vente des tracteurs.

La mécanisation agricole dans la région de Québec

Dès le 2 juin 1941, Adélard Godbout, alors premier ministre du Québec depuis 1939 – et agronome –, prononce un discours créant une division de la mécanique agricole au sein du ministère de l'Agriculture. Ce dernier a pour mission de faire le lien

[1481] Voir Annexe, statistiques, tableau 4, Parc des tracteurs agricoles par régions agricoles du département du Rhône (1960-1962).

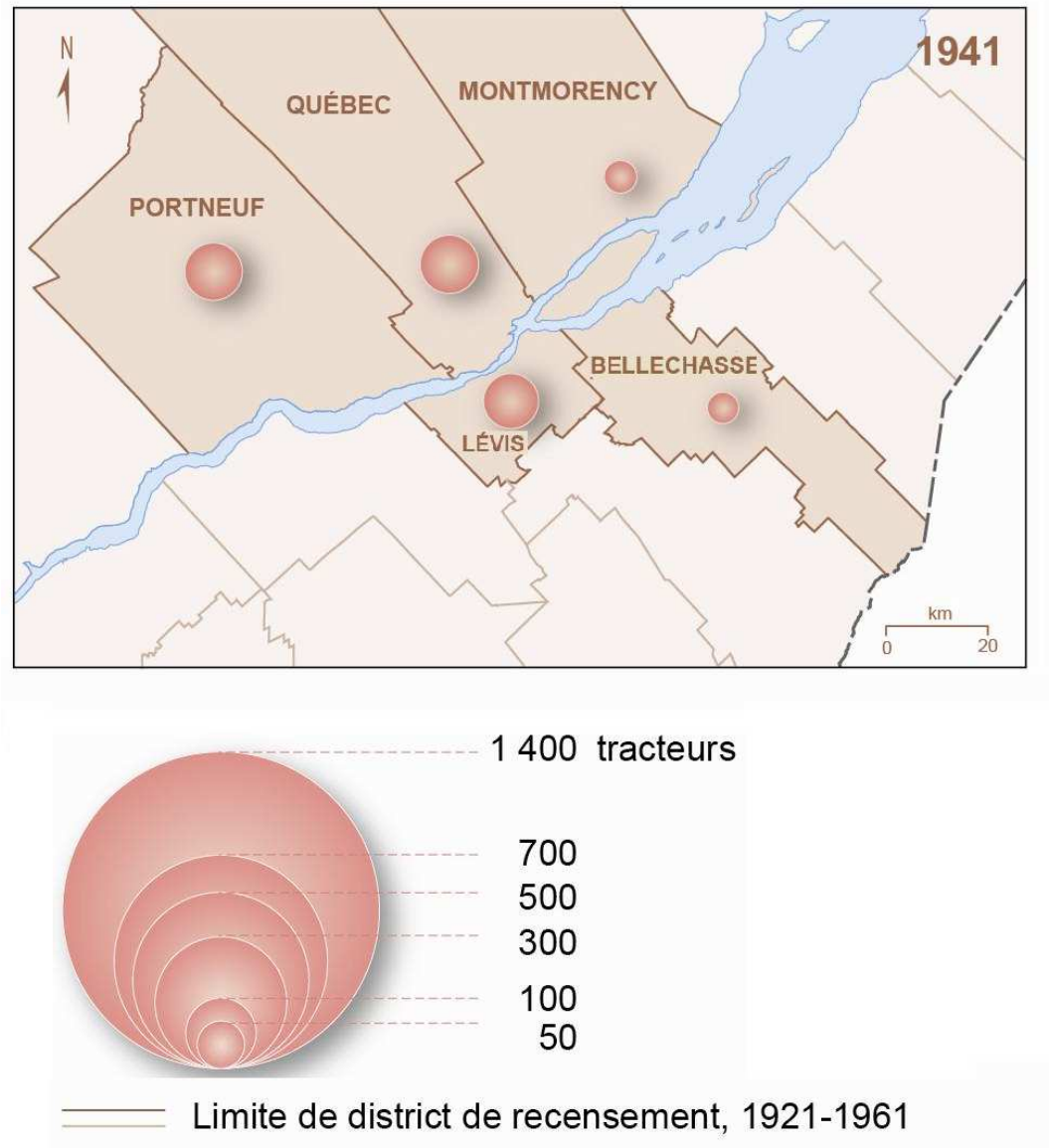
entre les cultivateurs et les industriels pour fournir les meilleures conditions – pratiques et théoriques – de production agricole[1482]. L'État, en développant la mécanisation agricole, participe de l'enrichissement de la province.

L'essor de la mécanisation agricole bat son plein. On doit l'augmentation du nombre de tracteurs à la « hausse des prix des denrées agricoles provoquée par la guerre[1483] ». Par ailleurs, la guerre entraîne la diminution de la main-d'œuvre agricole qui n'est pas forcément renouvelée du fait de l'exode rural[1484]. La population rurale ne cesse de diminuer, tandis que le poids de la population urbaine augmente : en 1956, la population rurale québécoise représente 30%, tandis que la population urbaine constitue 70% de la population de la province[1485]. L'exode rural vers les villes et les États-Unis[1486], les conflits mondiaux ont conduit à l'essor de la mécanisation agricole au Québec. Si en 1931, on dénombre 2 500 tracteurs dans la province, il apparaît qu'en 1945, leur nombre double : on en compte 6 000. Par la suite, leur nombre évolue très rapidement : 32 000 en 1951 et en 1961, plus de 70 000 tracteurs sont utilisés à l'échelle de la province[1487]. En 1958, les tracteurs sont présents dans les fermes québécoises à hauteur de 44%[1488].

Dans la région de Québec, le nombre de tracteurs est multiplié par cinq entre 1931 et 1941 ; on dénombre ainsi en moyenne 50 tracteurs par comté dans la région de Québec. La majorité des tracteurs se localisent dans les comtés de Portneuf, Québec et Lévis soit les comtés les plus urbanisés (carte 32). La proximité d'un grand centre urbain comme Québec favorise le contact des cultivateurs avec le monde de la mécanique agricole et de ce fait, ils sont plus enclins à effectuer la transition du cheval vers le tracteur. Le réel démarrage intervient après la Seconde Guerre mondiale puisque l'on passe d'une moyenne de 51 tracteurs dans les fermes de la région de Québec en 1941 à plus de 360 en 1951. La mécanisation agricole est définitivement engagée.

[1482] BANQ, Fonds Adélard Godbout, 1992-02-003/1, Discours d'Adélard Godbout, 2 juin 1941.
[1483] Alain LABERGE (dir.), *Histoire de la Côte Sud*, Québec, IQRC, 1993, p. 401.
[1484] Dollard BEAUDOIN, « Motorisation et géographie agraire dans Dorchester », thèse de maîtrise de géographie, Québec, Université Laval, 1972, p. 141.
[1485] Voir Annexe, statistiques, tableau 5, Evolution de la population rurale et urbaine dans la province de Québec (1871-1956).
[1486] RINGUET, *Trente Arpents*, Paris, Flammarion, 1938.
[1487] BAnQ, *Débats de l'Assemblée législative 1948*, séance du 20 février 1948 ; *Débats de l'Assemblée législative 1955*, séance du 3 février 1955.
[1488] BAnQ, *Débats de l'Assemblée législative 1960*, séance du 28 janvier 1960.

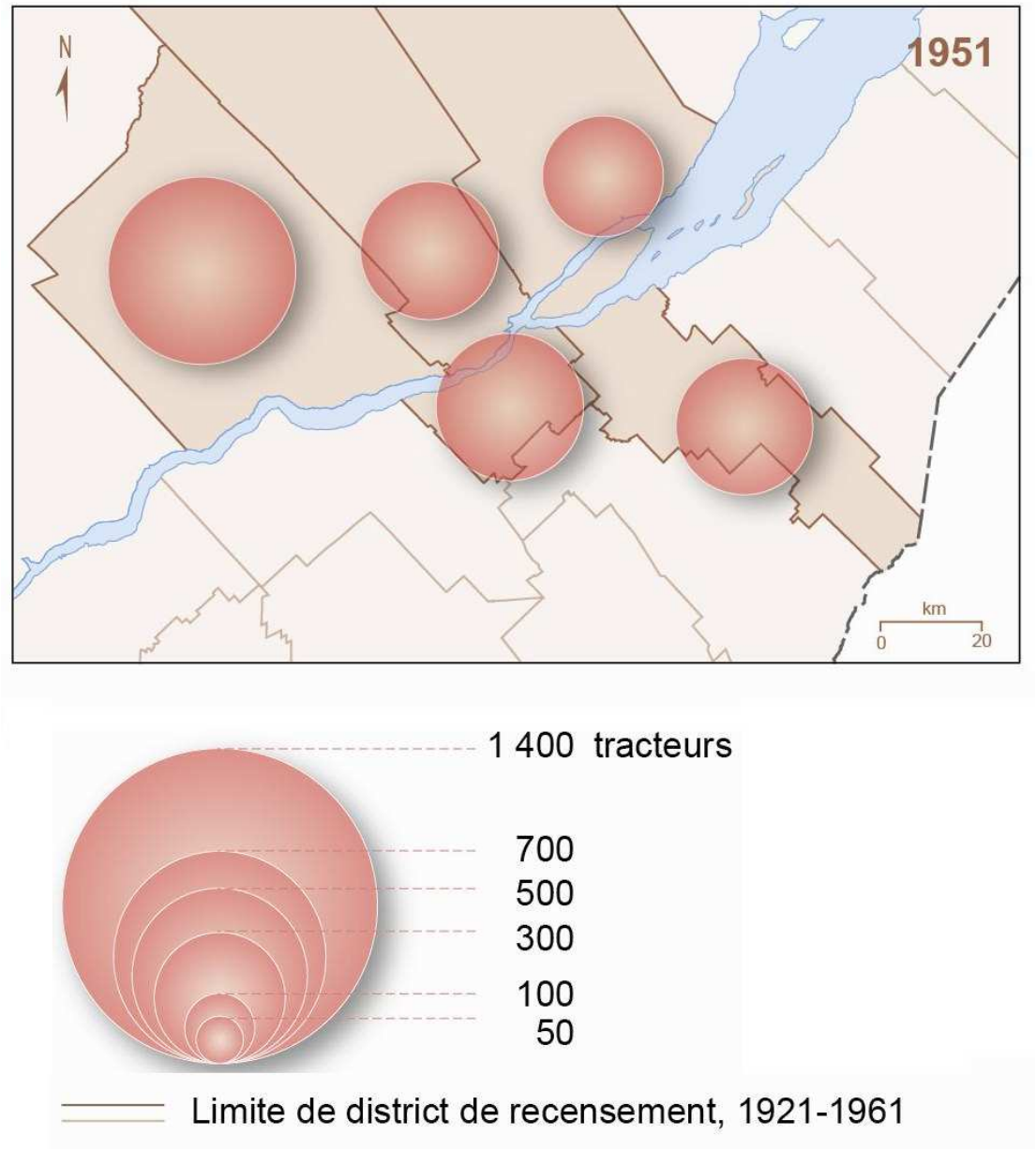
Carte 32 : Nombre de tracteurs dans la région de Québec en 1941



Source : *Annuaire statistique du Canada*, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1941, p. 600-615.

Dix ans plus tard – en 1951 –, la moyenne est portée à 370 tracteurs par comté (carte 33). Le comté de Portneuf possède le parc de tracteurs le plus important de la région. Le comté de Québec perd sa place dans le trio de tête dans la mesure où celui-ci est fortement urbanisé et où les fermes sont bien moins nombreuses que dans les autres comtés. Une certaine harmonisation de la mécanisation agricole se fait jour dans la région de Québec : les comtés de Québec, Bellechasse et Lévis se situent au même niveau. Seul le comté de Montmorency présente un nombre de tracteurs faible. Cela tient du fait de la présence d'un site naturel impressionnant – les chutes de Montmorency – et par la présence d'un sanctuaire religieux de renommée internationale.

Carte 33 : Nombre de tracteurs dans la région de Québec en 1951

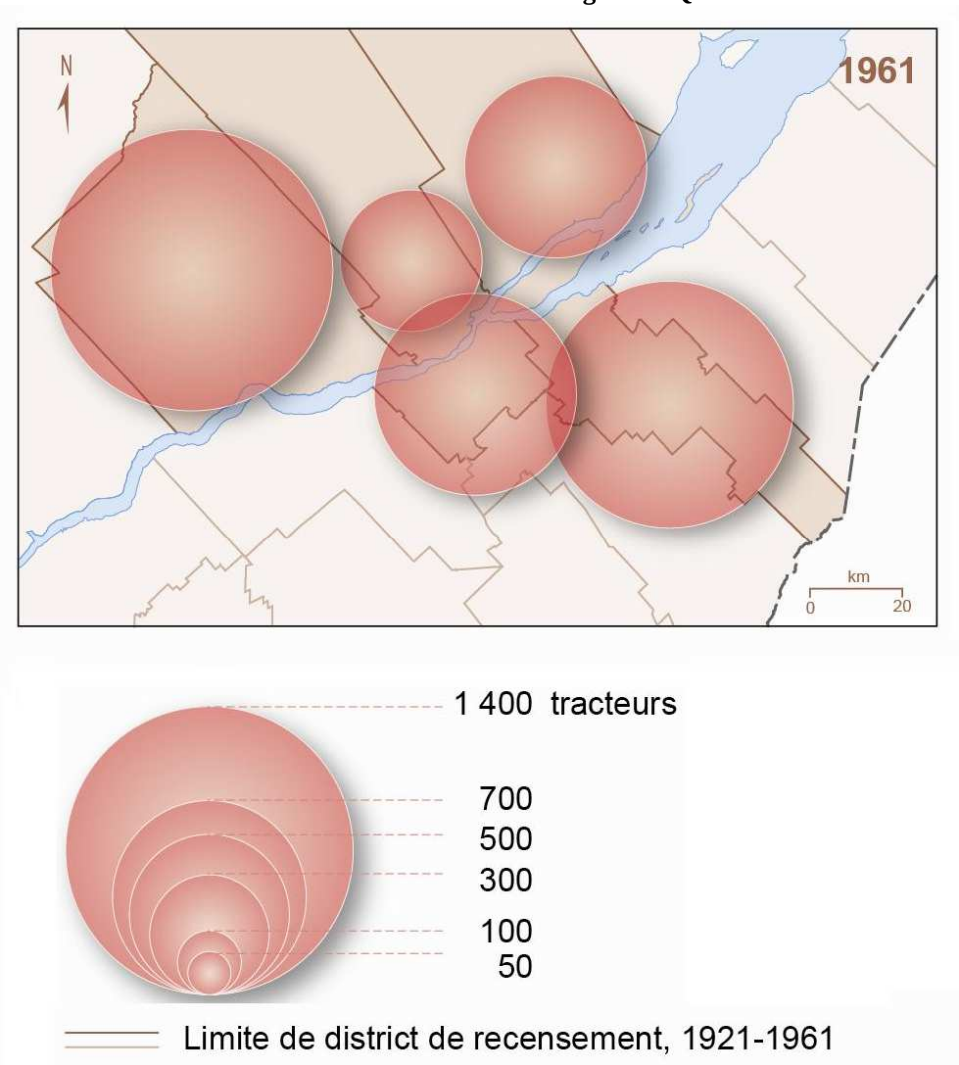


Source : Annuaire statistique du Canada, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1951, tableau 24 : Machines agricoles et énergie électrique, 1951, par comté.

Entre 1951 et 1961, le nombre de tracteurs dans la région de Québec est multiplié par deux : on passe ainsi d'un peu moins de 2 000 à 4 200 tracteurs (carte 34). Tous les comtés concernés voient le nombre de tracteurs doubler, excepté celui de Québec qui a atteint son maximum autour de 400 tracteurs. Depuis 1931 jusqu'en 1961, le comté de Portneuf possède le parc de tracteurs le plus important. De l'autre côté du fleuve, sur la rive sud, on observe un effet de rattrapage pour les comtés de Bellechasse et Lévis : la démocratisation de la mécanisation agricole permet aux comtés de s'équiper en moins d'une décennie (1941-1951). Quant au comté de Montmorency, il présente peu d'exploitations agricoles comme en témoigne le faible parc de tracteurs

entre 1941-1961 pour les raisons explicitées précédemment. Au début du siècle, la mécanisation agricole se développe en tache d'huile autour de la capitale et principalement sur la rive nord du Saint-Laurent : la proximité du centre urbain est importante, car le cultivateur devient dépendant de son centre d'achat en cas de réparation et pour l'entretien. Dans la seconde moitié du XX^{e} siècle, les comtés de la rive sud du rattrapent leur retard grâce à l'essor de la technique, la baisse des coûts d'achat et de réparation et l'essor de la culture mécanique.

Carte 34 : Nombre de tracteurs dans la région de Québec en 1961



Source : *Annuaire statistique du Canada*, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1961, tableau 21 : Machines et énergie électrique, 1961, par comté.

Nous avons trouvé peu de récits explicitant la nouvelle relation qui naît entre le cultivateur et son tracteur. Il s'agit pourtant d'une des nouveautés du XX^{e} siècle qui modifie profondément la vie des cultivateurs et leurs mentalités : il fait rêver les

enfants[1489]. À cet instant, le tracteur symbolise la puissance et la maîtrise de l'homme sur la nature : la toute-puissance qui découle de sa conduite souligne l'aisance, la puissance et la mobilité de la mécanisation agricole[1490]. On parle de *gentleman-farmer* par écho au *gentleman-driver* qui évoque un type de conducteur qui mise avant tout sur la sécurité, la « bonne » vitesse, le respect des lois, etc. Le *gentleman-farmer* est le pendant rural du *gentleman-driver*. Il y a un effet d'entraînement qu'il est nécessaire de ne pas négliger. En effet, le premier cultivateur à acquérir un tracteur est observé et éventuellement envié par ses voisins qui ne tardent pas à acheter un tracteur s'ils sont convaincus de ce qu'ils voient[1491].

En 1908, une loi sur les coopératives agricoles est promulguée au Québec. Elle structure ainsi les coopératives d'au moins 25 cultivateurs qui paient dix dollars chacun par année. La majorité des coopératives se créent pour des produits tels que le lait, le fromage, le beurre, les œufs et les volailles. Pour réduire leurs coûts financiers en matière de réparation, de dépréciation des machines et des outils, de gazoline et d'huile, les cultivateurs se regroupent en coopératives de tracteurs.

On peut citer l'exemple de la coopérative Fédérée de Québec[1492] qui, dès 1945, réorganise son service de la mécanique agricole en y développant la place du tracteur[1493]. La coopérative Fédérée fait ainsi le lien entre les industriels et les cultivateurs et permet la médiatisation et l'enseignement du machinisme agricole dans la société. Toutefois, les coopératives n'ont que peu d'influence sur la vente des machines agricoles[1494]. Plusieurs autres acteurs et institutions encouragent l'essor des coopératives agricoles et la mécanisation : les agronomes, le journal *La terre de chez nous*, l'UCC[1495], le ministère de l'Agriculture et les membres du clergé.

[1489] Jacques GODBOUT, *Autos biographies*, Montréal, Les 400 coups, 2008, p. 29-30.
[1490] Jacques GODBOUT, *op. cit.*, p. 30.
[1491] Dollard BEAUDOIN, *op. cit.*, p. 142.
[1492] La coopérative Fédérée voit le jour en 1922 à Québec ; elle est issue de trois coopératives provinciales : la Coopérative des fromagers, la Société coopérative agricole des producteurs de semences et le Comptoir coopératif de Montréal.
[1493] Jacques SAINT-PIERRE, *Histoire de la Coopérative fédérée de Québec : l'industrie de la terre*, Québec, PUL, 2002, p. 150 & 152.
[1494] Dollard BEAUDOIN, *op. cit.*, p. 191.
[1495] Alain COTE, « L'évolution des coopératives agricoles québécoises de 1870 à 1930 », Montréal, Ecole des hautes Etudes Commerciales, 1978, p. 57-58.

Comme c'est le cas dans le Rhône, l'irruption des tracteurs dans les exploitations conduit à de profondes mutations. On peut citer l'exemple du remembrement. Désormais, avec l'usage des tracteurs, les cultivateurs ont besoin de plus grandes parcelles pour pouvoir être compétitifs, produire plus, et profiter des avantages des tracteurs[1496]. Le bâti de la ferme se trouve modifié pour accueillir le tracteur et ses outils : le hangar, la remise et le garage s'ajoutent à la structure initiale de la ferme[1497]. La mécanisation agricole bouleverse la société rurale à l'échelle de ses structures, de ses pratiques et de ses mentalités. Le cultivateur se transforme lentement en un technicien administrant et gérant un territoire pour le rendre rentable et compétitif.

La vitesse automobile s'insère dans les deux sociétés étudiées. Ce faisant, elle entre en contact avec les autres systèmes de transport déjà actifs et ancrés dans la société. La vitesse automobile s'implante au détriment du train et du cheval qui souffre de faiblesses techniques et financières que le nouveau système compense. Face au train, l'automobile s'accapare les courts circuits dans le département du Rhône, tandis que dans la région de Québec, elle s'impose complètement du fait de la spécificité du réseau ferroviaire dédié principalement au transport de marchandises. Sur la route, l'automobilisme devient progressivement un mode de transport prépondérant ; cela est bien plus flagrant dans le cas québécois que français.

La mécanisation agricole s'infiltre lentement au sein des deux sociétés après la Seconde Guerre mondiale. Il est surprenant de voir que son essor dans la région de Québec ne s'effectue pas durant les années 1920-1930 – soit quasiment dans le même temps que l'essor de la mécanisation agricole aux États-Unis. On peut expliquer cela par la différenciation des cultures, la taille des parcelles, qui ralentit considérablement l'essor des tracteurs au Québec. Les deux sociétés connaissent les mêmes mutations : l'essor des coopératives – elles fonctionnent beaucoup mieux dans le Rhône qu'au Québec sans doute du fait des règlementations laissant plus de libertés –, la restructuration des exploitations – les bâtiments et leurs agencements sont bouleversés – , l'avènement d'une nouvelle structuration de l'espace – le paysan devient attaché à la ville qui lui procure le carburant et les pièces de rechange pour leur tracteur – et de

[1496] Dollard BEAUDOIN, *op. cit.*, p. 163-164.
[1497] Dollard BEAUDOIN, *op. cit.*, p. 172.

nouvelles pratiques pour les agriculteurs – le paysan peut par exemple travailler son champ tard après la tombée de la nuit grâce aux phares du tracteur. Dans les deux sociétés rurales, les individus qui acquièrent un tracteur entrent dans une nouvelle société : plus technique, plus complexe – le paysan doit penser ses investissements, ses productions, ses recettes, ses dépenses, avoir un plan à long terme.

Chapitre 8 :
LA VITESSE CULTIVÉE : USAGES ET USAGERS DE LA VITESSE AUTOMOBILE

> « Que chacun éprouve ainsi cette furie ambulatoire, il en faut certainement trouver surtout la cause dans le développement merveilleux de l'automobile. Qui n'a pas au moins sa petite voiture ? Le boucher conduit la sienne, bien entendu, et aussi le crémier, le fruitier, etc. La blanchisseuse se fait une tirelire, afin de se promener cet automne en sa camionnette[1498] ».

> "The extraordinary development of the network of roads brought about by common use and the perfection of automobiles has already introduced into many aspects of our activities and style of living remarkable modifications". Hon. H. G. Carroll, Lieutenant-Governor of Quebec[1499].

Dans cet ultime chapitre, il est question des individus et de leur mobilité. Qui sont-ils ? Comment exploitent-ils la vitesse automobile ? Comment cette dernière change-t-elle les différentes professions qu'elle touche ?

Il s'agit de cerner au sein des deux territoires les usagers de la vitesse et leur comportement. Cet objectif présente cependant diverses difficultés. D'une part, l'historiographie démontre qu'il est plus aisé d'analyser les producteurs de la mobilité plutôt que les consommateurs : ces derniers ont peu souvent la parole dans la documentation comparativement aux grandes industries, aux médias et aux pouvoirs publics[1500]. Si l'on analyse attentivement la majorité des études, les usagers des transports sont ainsi étudiés de manière indirecte, par le truchement de sources économiques, politiques, culturelles et sociales.

L'évolution de la possession automobile

> « […] on a remarque depuis longtemps que la clientèle rurale achetait tout particulièrement des voitures d'occasion. C'est d'ailleurs le destin de beaucoup de véhicules de tourisme d'accéder à la campagne après avoir appartenu auparavant à plusieurs propriétaires urbains[1501] ».

[1498] Marcel BOULENGER, « Sur les routes », *La revue des deux mondes*, tome 32, 1926, p. 929.
[1499] BATC, Adress of Welcom and Official Opening of Convention, *Convention Proceedings*, 1930, Canadian Good Roads Association, p. 2.
[1500] Vincent GUIGUENO, *op. cit.*
[1501] Jean BOICHARD, « Le niveau de vie du paysan français, état actuel et conséquences géographiques », *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 33, n°1, 1958, p. 27.

Esquisse des usagers automobiles

Dans notre tentative de proposer une histoire de la vitesse automobile, nous avons noté que le conducteur est souvent relégué à l'arrière-plan, comme s'il avait pris lentement et silencieusement la place du mort ! Pourtant émerge l'idée que l'automobilisme implique l'individualisme. Ces deux notions se conjuguent progressivement avec la démocratisation de l'automobile.

Les conducteurs dans le Rhône en 1939 : identités

Grâce au registre des cartes grises du 31 mai au 28 juillet 1939 conservé aux Archives départementales du Rhône, nous avons la possibilité de mieux connaître les acheteurs d'automobiles ou d'autres véhicules issus du Rhône. Il s'agit néanmoins d'un registre incomplet puisqu'il ne couvre que deux mois – deux mois proches à la fois de l'été et de la Seconde Guerre mondiale – ; l'analyse que nous en tirons constitue plus une piste de résultats. La précision de la profession des possesseurs de véhicules à moteur enrichit notre analyse. En effet, savoir quelles professions exercent les Rhodaniens aide à préciser l'aire d'influence des transports sur les populations.

On observe deux types de personnes, celles qui acquièrent des véhicules par nécessité et utilité[1502] – transport de marchandises : principalement les entreprises publiques et privées – et celles qui se les procurent pour leurs besoins personnels. Les statuts socioprofessionnels des individus pouvant acheter un véhicule sont particulièrement divers. On trouve une large palette de métiers, en recoupant les cartes d'immatriculation et l'*Annuaire Fournier*[1503].

Une distinction fondamentale entre Lyon et ses campagnes environnantes apparaît : peu de gens vivant ailleurs qu'à Lyon possèdent le statut de hauts fonctionnaires ou de professions libérales. C'est assez logique dans la mesure où Lyon est la plus grande ville du département, elle regroupe les grands centres

[1502] ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1, il s'agit principalement des entreprises qui ont recours à l'achat d'un véhicule-moteur (automobile ou camion). On peut citer par exemple, « L'Entreprise lyonnaise, Favret, fabricant de soierie, qui acheta une voiture Rosengart 4 CV », « la Société Broc Frères », qui acheta une « voiture Renault 14 CV », « Central frigorifique aux abattoirs municipaux, localisé à Lyon, qui acheta une « camionnette Mathis 9 CV ».
[1503] Cet annuaire recense les habitants du département ainsi que leur profession par commune.

décisionnels ; la présence d'avocats, d'ingénieurs, d'hommes à des postes clés achetant des véhicules s'explique par le fait qu'ils ont les moyens d'acquérir ces voitures.

Dans les campagnes environnantes, les individus possédant une automobile sont des artisans, des commerçants et des négociants ; plusieurs sont propriétaires d'un café ou d'un restaurant : Adrien Chavanat, boucher à Charnay possède une Citroën 11 CV ; Antoine Sanial, charcutier à Francheville, possède une Citroën 9 CV, Marius Balvet tenant un café-restaurant à Villevert-Albigny a une Simca 3 CV. Deux médecins de campagne habitant Villefranche-sur-Saône et Saint-Fons[1504] acquièrent une automobile et aussi trois curés résidants à Saint-Julien-sur-Bibost, Grandis et Sainte-Catherine-sur-Riverie deviennent des clients de la motorisation[1505]. Peu de rentiers possèdent un véhicule, cependant, des femmes devenues rentières, sans doute à la mort de leur époux, ont investi dans un véhicule[1506].

Le socle de la clientèle s'élargit entre le début de la motorisation dans les années 1900 et la veille de la Seconde Guerre mondiale, en raison de la baisse du prix des voitures et de l'augmentation du pouvoir d'achat des populations[1507]. Cependant, les possesseurs d'automobile faisant partie du secteur primaire tels que les agriculteurs sont plus que minoritaires à l'aube du conflit mondial. La majorité se localise à proximité de l'aire urbaine lyonnaise : à Villeurbanne et Vernaison. Ils sont cultivateurs ou horticulteurs[1508].

L'âge des possesseurs de véhicules est un facteur important permettant de mieux les identifier. Les plus nombreux ont, lors de l'achat, entre 36 et 40 ans ; vient ensuite, la classe d'âge entre 31 et 35 puis les 26-30 ans et les 41-45. Globalement, les clients potentiels achètent leurs produits entre 30 et 45 ans puisque plus de la moitié des

[1504] ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1, citons le cas d'Elie Molimard, médecin à Villefranche qui acheta une Simca Fiat 3 CV ; Charles Escoffier de S^{t} Fons, médecin lui aussi, roulait dans une Matford 13 CV.

[1505] ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1, on peut citer l'exemple de François Helly, curé de la paroisse de S^{t} Julien sur Bibost qui a acquis, en 1939, une Peugeot 6 CV ; De même à Grandis, le curé, M^{r} Bonnetain, acheta une Peugeot 6 CV.

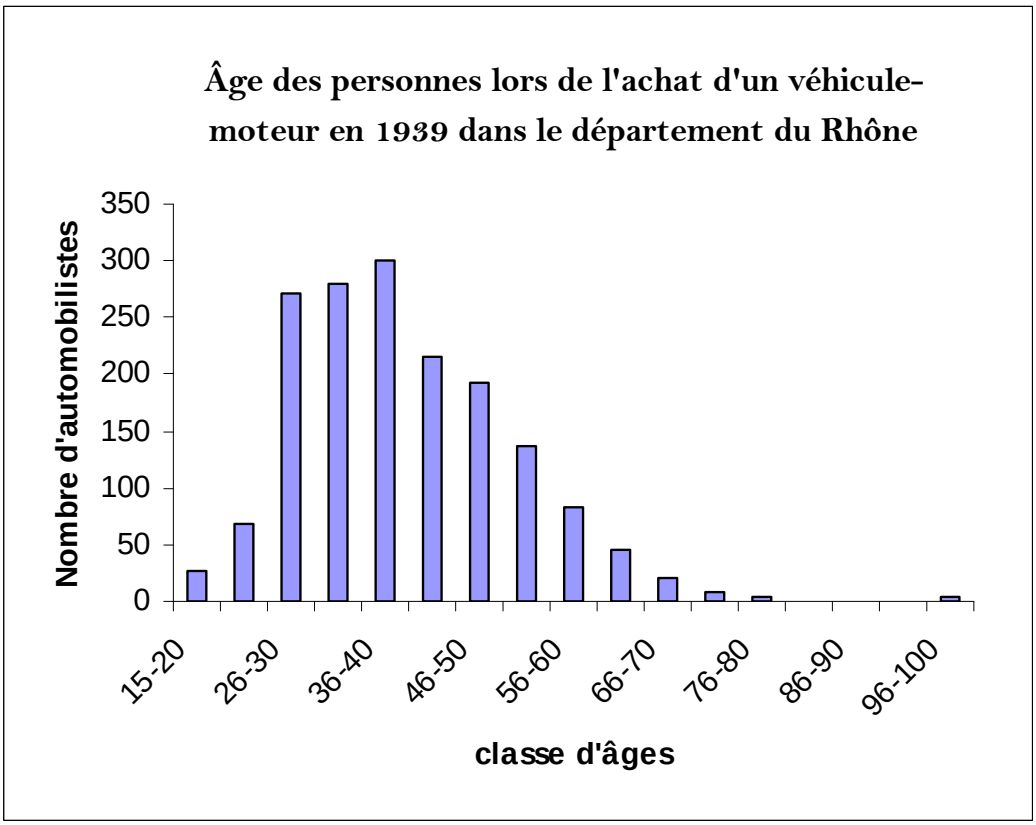
[1506] ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1, « M^{me} Marie Marcet », rentière, habitant dans le 1er arrondissement a acquis une automobile de la marque « Panhard Levassor 16 CV » ; « M^{me} Madeleine Ouvrard », rentière aussi, acheta une « Simca fiat 3 CV ».

[1507] Jean-Pierre BARDOU et *al.*, *op. cit.*, p. 41.

[1508] ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1, François Ollier, cultivateur de Villeurbanne, possède une Ford 14CV ; Aimé Ollagnier, horticulteur de Vernaison, possède une commerciale Citroën.

acheteurs se situent dans cette fourchette. L'achat d'un véhicule s'effectue donc à un âge intermédiaire. Par ailleurs, le prix des voitures est encore assez élevé puisqu'il leur faut attendre d'avoir une situation professionnelle bien établie pour en posséder une.

Graphique 24 : Âge des personnes lors de l'achat d'un véhicule dans le département du Rhône en 1939.



Source : ADR, cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1.

Les hommes constituent une majorité écrasante de 80% ; cependant, la présence de femmes détentrices d'un véhicule n'est pas négligeable (4%). Il s'agit dans quelques cas de femmes, qui à la mort de leur mari, obtiennent l'automobile pour elles[1509]. Chose rare, des veuves héritent de leur mari de camions ou des camionnettes : sans doute leur mari se livrait-il à des activités commerciales qui requéraient l'utilisation d'un poids lourd[1510]. Malgré un bon nombre de veuves (presque 20%), on compte aussi des femmes mariées (45%) et des femmes célibataires (34%). Les femmes célibataires possédant un véhicule font partie de l'élite rhodanienne ; c'est ce qui explique qu'elles aient en leur

[1509] ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1, « Isabelle Lacaran (veuve) résidant à S^t^ Rambert l'Île Barbe possédait une Buick 17 CV d'occasion ; Mariette Bernard (veuve) résidant à Lyon au 166 rue de Créqui, dans le 3^e^ arrondissement, possédait une Citroën 11CV ».

[1510] ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1, « M^lle^ Henriette Theverray (veuve), domiciliée à Orliénas avait reçu de son mari défunt une camionnette Citroën ; La veuve de Marc Bonjour, domiciliée au 95 de l'avenue de Saxe, à Lyon, héritée de son mari brocanteur, une fourgonnette Renault 14 CV neuve ».

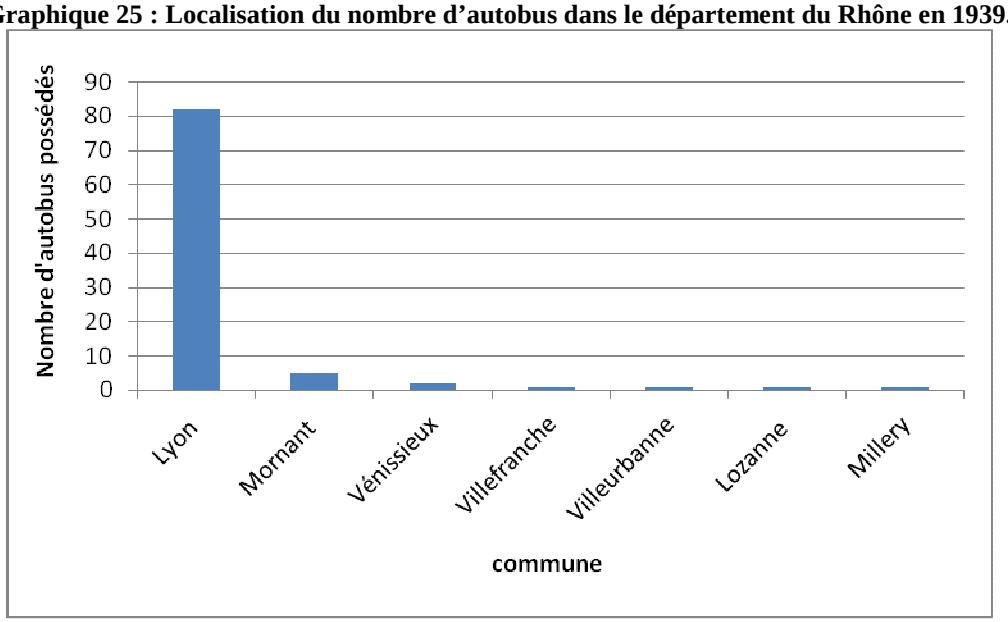
possession un instrument aussi précieux que l'automobile[1511]. L'automobile force les femmes à entrer dans la modernité et à tenter de prendre de la distance vis-à-vis des hommes[1512].

La présence d'entreprises (16%) équipées en véhicules à moteur indique le type d'utilisation qu'elles en font. En règle générale, les entreprises publiques résident à Lyon : ainsi, la Compagnie du gaz de Lyon, la Messagerie nationale, la Société lyonnaise des produits pharmaceutiques ont recours à divers véhicules. Les entreprises privées sont celles que l'on retrouve en plus grand nombre. Il s'agit d'entreprises qui ont besoin de véhicules à moteur pour exploiter leur commerce[1513]. Publiques ou privées, ces entreprises sont regroupées en majorité à Lyon, puis dans les villes et communes proches, Villeurbanne, Villefranche-sur-Saône, Vénissieux : plus on s'éloigne de Lyon plus elles deviennent rares. Lyon, Villeurbanne, Villefranche-sur-Saône, Vénissieux, Limonest rassemblent la quasi-majorité des entreprises possédant une automobile. On peut expliquer ce fait par le poids important que représente Lyon dans le département du Rhône : à elle seule, elle fait office d'aimant rassemblant en un même point les lieux de pouvoir politiques, économiques, culturels et est reliée aux autres grandes villes comme un carrefour routier.

Un autre facteur déterminant renseigne sur les possesseurs de véhicules dans le département du Rhône : il s'agit du lieu où ils évoluent. Les autobus se localisent dans la ville de Lyon (88%), puis Mornant (5%) et enfin Vénissieux (2%). C'est cohérent puisque Lyon est le principal pôle urbain dans le département du Rhône : la ville de Lyon concentre la majorité des transports en commun. Les autobus servent aux déplacements à l'intérieur même de la ville et aussi vers l'extérieur.

[1511] ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1, « M^lle Myrthille Di Pitrello possédait une Simca fiat 6 CV alors qu'elle vivait à Villeurbanne ; Marie de Créspin de Belly possédait, elle aussi, une Simca fiat 6 CV alors qu'elle habitait dans le centre de Lyon ».
[1512] Alexandre BUISSERET, *loc. cit.*, p. 64.
[1513] ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1, « L'entreprise Favret, domiciliée à Lyon et fabricant soierie possédait une voiture Rosengart 4 CV ; la société Broc Frères, domiciliée à Villeurbanne avait besoin d'une automobile pour leur commerce de fromages (Renault 14 CV) ».

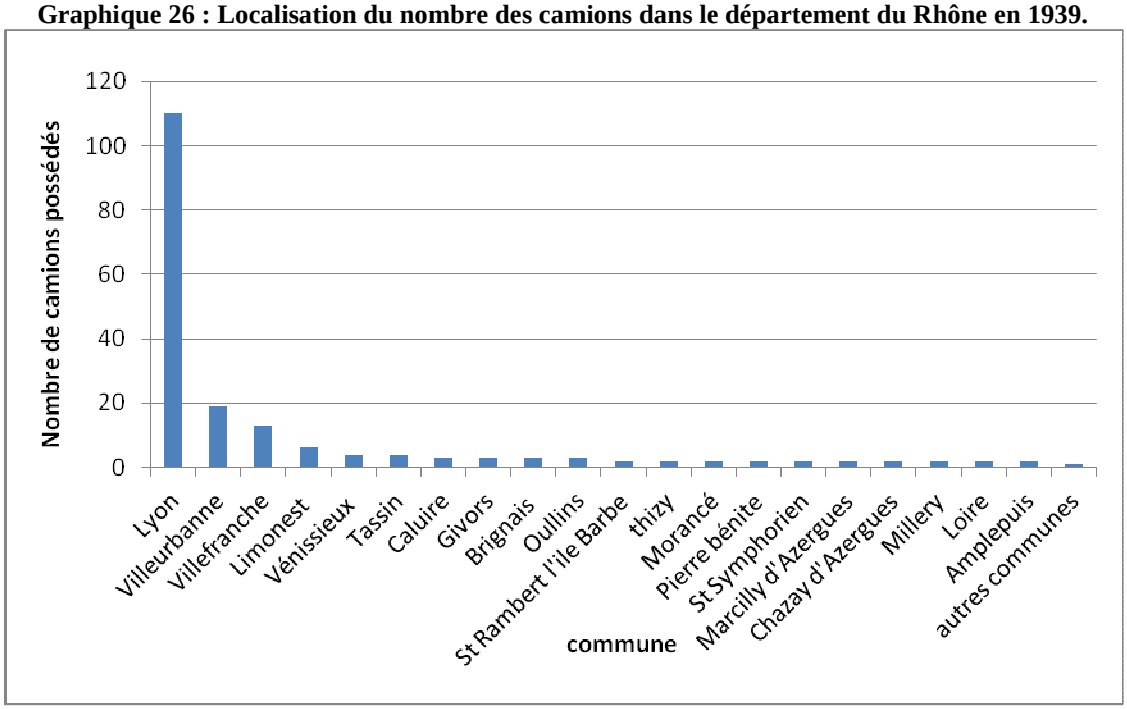
Graphique 25 : Localisation du nombre d'autobus dans le département du Rhône en 1939.



Source : ADR, cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1.

Il en va de même pour les camions qui sont nombreux à Lyon (58%), puis à Villeurbanne (10%) et à Villefranche-sur-Saône (7%). Les mêmes facteurs expliquent la suprématie de Lyon, qui rassemble la majorité des entreprises. Le faible nombre de camions dans les communes industrielles de Thizy et d'Amplepuis montre la lenteur de la motorisation dans cette région.

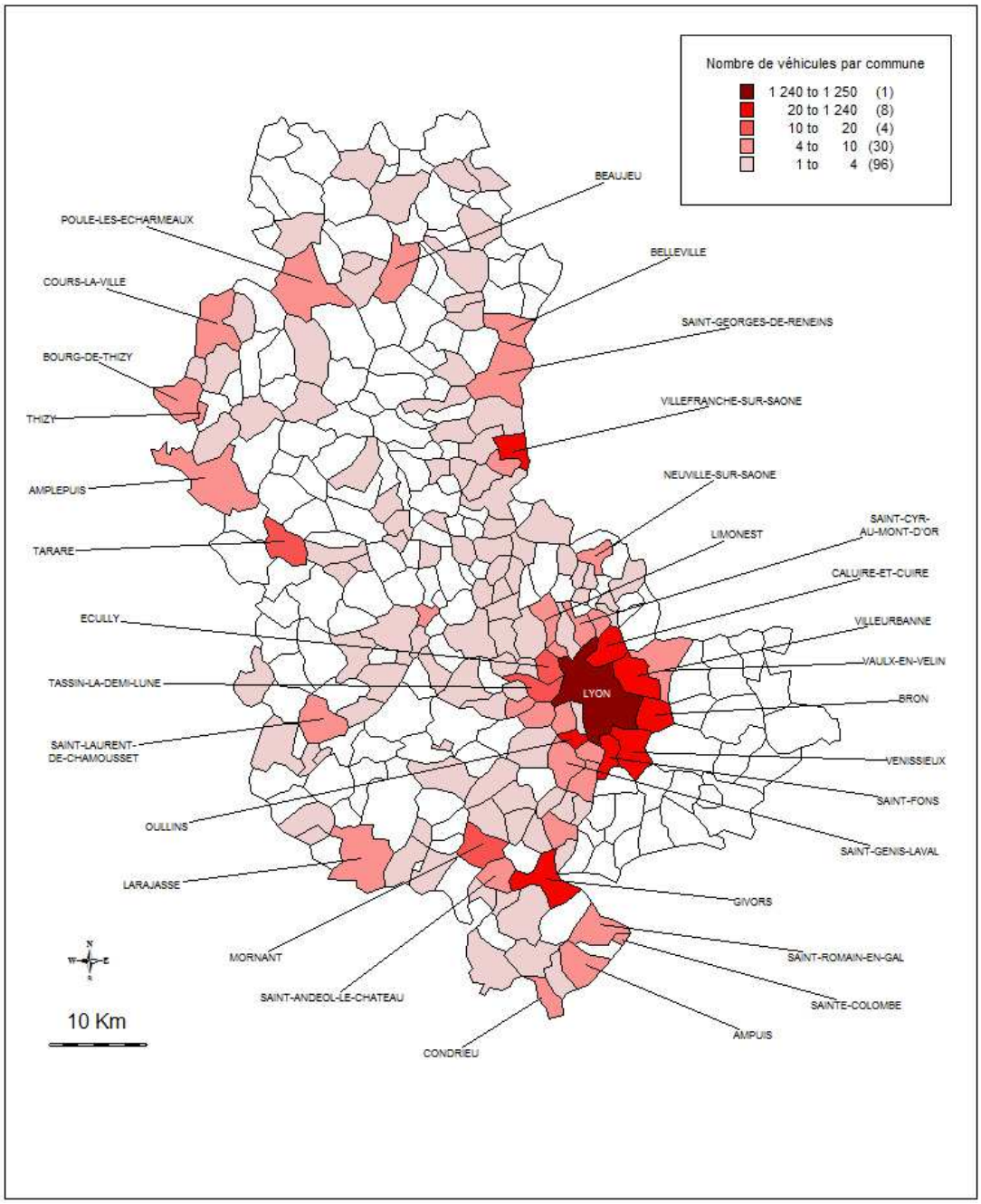
Graphique 26 : Localisation du nombre des camions dans le département du Rhône en 1939.



Source : ADR, cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1.

Hors Lyon, les véhicules sont principalement dans les communes entourant l'agglomération lyonnaise. Plus on s'éloigne de Lyon, moins il y a de possesseurs. Les seules exceptions se trouvent être Villefranche-sur-Saône, situé à 25 kilomètres de Lyon, la deuxième plus grande ville du département, d'où un nombre important de propriétaires de véhicules ; Givors et Mornant. La présence d'un réseau routier assez dense avec les routes nationales 86 et 7 constitue un autre argument. Tarare constitue une commune industrialisée avec les entreprises de textile.

Carte 35 : Répartition du nombre de véhicules motorisés par commune dans le département du Rhône entre le 31 mai et le 28 juillet 1939.



Source : ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1.

Le nord, l'ouest et le sud-est du département sont très peu équipés en véhicules[1514]. Ce vide s'explique par l'absence de grande ville pour attirer les industriels et développer une clientèle, le relief assez morcelé et le réseau routier sous-développé. Le schéma est unipolaire, Lyon et des villes-satellites qui gravitent autour. Enfin, il faut rappeler que les cartes d'immatriculation de 1939 sont incomplètes – nous n'avons que deux mois sur douze.

Les modèles de véhicules à moteur dans le département du Rhône en 1939

Nous avons discerné six types de véhicules. Les possesseurs d'automobile sont les plus nombreux, avec plus des ¾ des véhicules à moteur. Viennent ensuite les camions puis les motos, les autobus, les tracteurs et l'ambulance. Le poids des automobiles n'est pas original puisqu'il s'agit du produit le plus développé par les constructeurs. La mécanisation agricole est particulièrement faible ; ce qui laisse penser que l'automobile et le camion sont utilisés pour les travaux agricoles en complément du cheval. On trouve une seule ambulance appartenant à un résidant de Lyon qui s'en sert dans sa profession d'ambulancier autonome. Cependant, si elle est bien la seule, cela ne veut pas nécessairement dire que d'autres véhicules transformés en ambulance ne circulent pas sur les routes. La présence des autobus souligne l'importance que prennent peu à peu les transports en commun motorisés, tandis que les motos représentent une alternative pour beaucoup de gens entre le vélo et l'automobile.

Les automobiles ne se ressemblent pas forcément. Elles se différencient pas leur puissance et par leur marque. On dénombre pas moins de vingt-quatre puissances de moteur différentes avec une large prédominance pour les voitures à 6 CV, puis 11 CV et 9CV. La priorité des automobilistes est de posséder une automobile avec une forte puissance motrice. De même, les marques automobiles sont très nombreuses. Trois marques se distinguent : Citroën, Peugeot et Renault. La suprématie de la marque Citroën s'explique par le fait qu'elle s'est vendue en très grand nombre après la Première Guerre mondiale[1515]. Les trois entreprises ayant choisi de s'intéresser à des

[1514] ADR, Cartes d'immatriculation du Rhône pour l'année 1939, 832W1, on peut citer quelques communes où la présence de véhicules-moteurs était très faible, voire absente : Cublize (1 véhicule), S^{t} Christophe (1), S^{t} Nizier-d'Azergues (1), Propières (2), Pomeys (1), S^{t} Julien sur Bibost (1), Albigny (1).
[1515] Jean-Louis LOUBET, « Citroën et l'innovation (1915-1996) », *Vingtième siècle*, Revue d'histoire, Volume 57, N°57, 1998, p. 49.

clientèles spécifiques[1516], le département du Rhône confirme-t-il cette répartition tripartite ?

L'évolution du parc automobile dans le Rhône

Dans la France, l'explosion de la démocratisation de la possession automobile a lieu après la Seconde Guerre mondiale.

> « Le plan de reconstruction entend limiter la concurrence. […] À Renault, les ouvriers, les agents de maîtrise, les instituteurs – la clientèle des socialistes –, à Peugeot les cadres et à Citroën les campagnes[1517] ».

L'idée populaire d'une « automobile pour tout le monde » remonte au début des années 1920[1518]. Mais, les réels projets de voiture populaire apparaissent dans l'entre-deux-guerres et plus précisément durant les années 1930[1519]. Il s'agit d'un souhait réunissant les usagers, la presse automobile, les ingénieurs et la classe politique[1520]. Malgré le consensus social, les constructeurs sont assez lents à s'engager dans cette voie – seule Fiat propose une petite voiture populaire[1521]. La Simca de Fiat constitue l'une des rares voitures populaires de l'époque dans la mesure où son prix est en deçà des 10 000 francs, seuil qui constitue un cap psychologique[1522].

La firme Citroën, reprise par Michelin en 1934-1935, réalise des avancées significatives dans ce domaine ; c'est la naissance de l'idée de la 2 CV. Dès la fin de l'année 1922, l'entreprise a lancé *L'enquête nationale de l'automobile populaire*[1523]. Au début des années 1930, André Citroën demande à l'ingénieur André Lefebvre d'élaborer une petite voiture – ou TPV (toute petite voiture)[1524]. Les premières études de marché

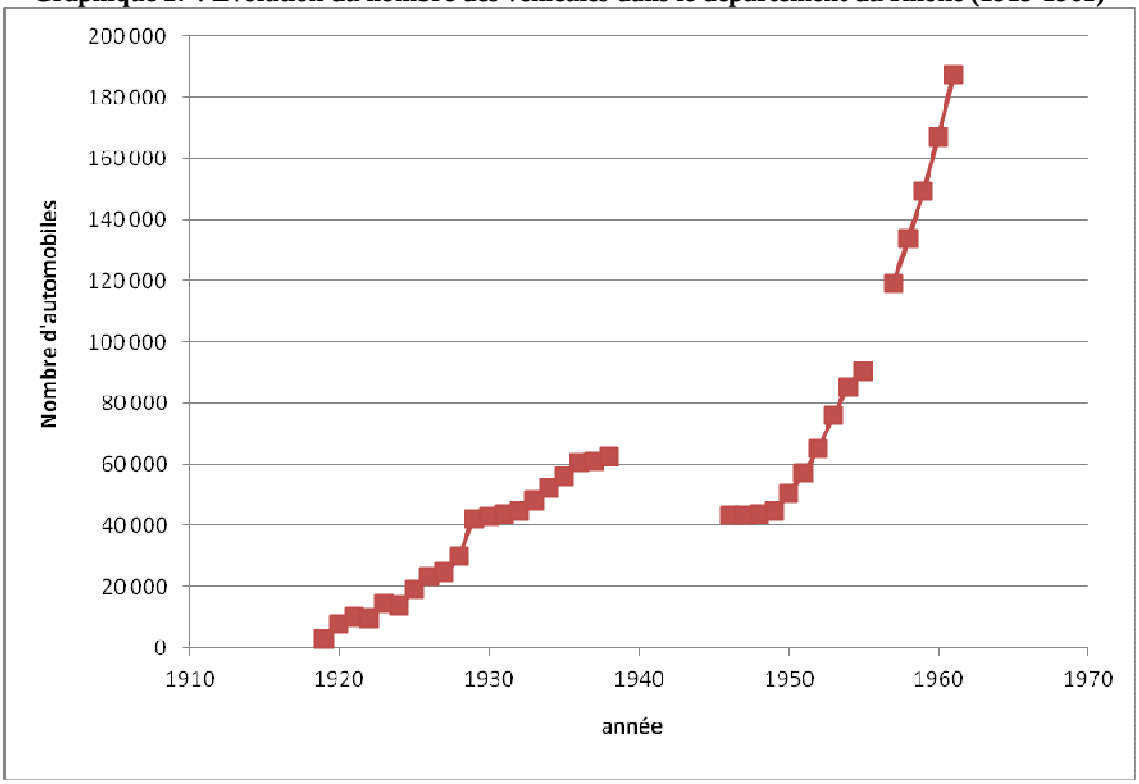
[1516] Jean-Louis LOUBET, « Les trois France de l'automobile », *Enjeux-les-Échos*, n°18, octobre 1996, p. 147-148.
[1517] Jean-Louis LOUBET, « Les trois France de l'automobile », *loc. cit.*, p. 148.
[1518] « L'automobile pour tout le monde », *L'illustration : années 1920-1925*, Paris, Éditions Sefag & L'Illustration, 1985, p. 181.
[1519] La thématique de la voiture populaire a fait l'objet d'une journée d'études lors des ateliers du CCFA/ Paris I /P2M, « L'automobile populaire : de la voiture de quelques-uns à la voiture pour tous », Paris, 10/11/2011. « L'automobilisme peut-il être encore populaire ? », 04/11/2012, Mondial de l'automobile, Paris.
[1520] Patrick FRIDENSON, « La question de la voiture populaire en France de 1930 à 1950 », *Culture technique*, n°19, mars 1989, p. 206.
[1521] Patrick FRIDENSON, *loc. cit.*, p. 206.
[1522] Frédéric VIEBAN, « L'image de l'automobile auprès des Français, 1930-1950 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Alain Corbin, Tours, Université François Rabelais, 1987, p. 61-64.
[1523] Jean-Louis LOUBET, *Histoire de l'automobile française*, Paris, Seuil, 2001, p. 161.
[1524] Jean-Louis LOUBET, « La naissance du modèle automobile français (1934-1973) », *Culture technique*, n°25, octobre 1992, p. 73-82.

dans le monde automobile sont conduites pour appréhender la voiture populaire[1525]. Le cahier des charges l'atteste : « Une voiture pouvant transporter deux cultivateurs en sabots, cinquante kilos de pomme de terre ou un tonnelet à une vitesse de 60 km/h pour une consommation de trois litres au cent[1526] ». La petite voiture à destination des populations rurales est l'objet de toutes les attentions durant cette deuxième moitié des années 1930[1527]. Du fait du conflit de 1939-1945, la sortie de la voiture populaire se reporte à l'après-guerre. En 1946, deux voitures populaires apparaissent : la 4 CV Renault et la Dyna Panhard ; deux ans plus tard, la 2CV Citroën voit le jour[1528].

Dans le Rhône, l'évolution quantitative des véhicules à moteur évolue progressivement durant l'entre-deux-guerres passant d'environ 3 000 en 1919 à 62 000 en 1938 – cette progression est ralentie durant la crise de 1929 jusqu'en 1935. Pendant la période de la Seconde Guerre mondiale, le parc automobile décline fortement puisqu'il compte au sortir de la guerre un peu plus de 43 000. La réelle augmentation du nombre de véhicules s'effectue dès 1949 et cela jusqu'à la fin de la période étudiée (graphique 27). On passe de 45 000 véhicules, soit quasiment le même chiffre qu'en 1929 et en 1945 pour atteindre plus de 185 000 véhicules en 1961. Cet accroissement s'explique par la disparition des restrictions. Ainsi, on dénombre une voiture pour 13,7 habitants en 1955 et une voiture pour 5,6 habitants en 1963 dans le Rhône[1529].

[1525] Jérome THUEZ, *Histoire de la 2 CV*, mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Jacques Marseille, Paris, Université Paris 1, 1995, p. 17.
[1526] Jérome THUEZ, *op. cit.*, p. 19.
[1527] Jérome THUEZ, *op. cit.*, p. 18.
[1528] Patrick FRIDENSON, *loc. cit.*, p.208.
[1529] INSEE, *Annuaire statistique régional rétrospectif: Région Rhône-Alpes*, INSEE, Lyon, 1965, p. 453.

Graphique 27 : Évolution du nombre des véhicules dans le département du Rhône (1919-1961)



Source : Sébastien GARDON, *op. cit.*, Annexes Volume I, p. 204-208.

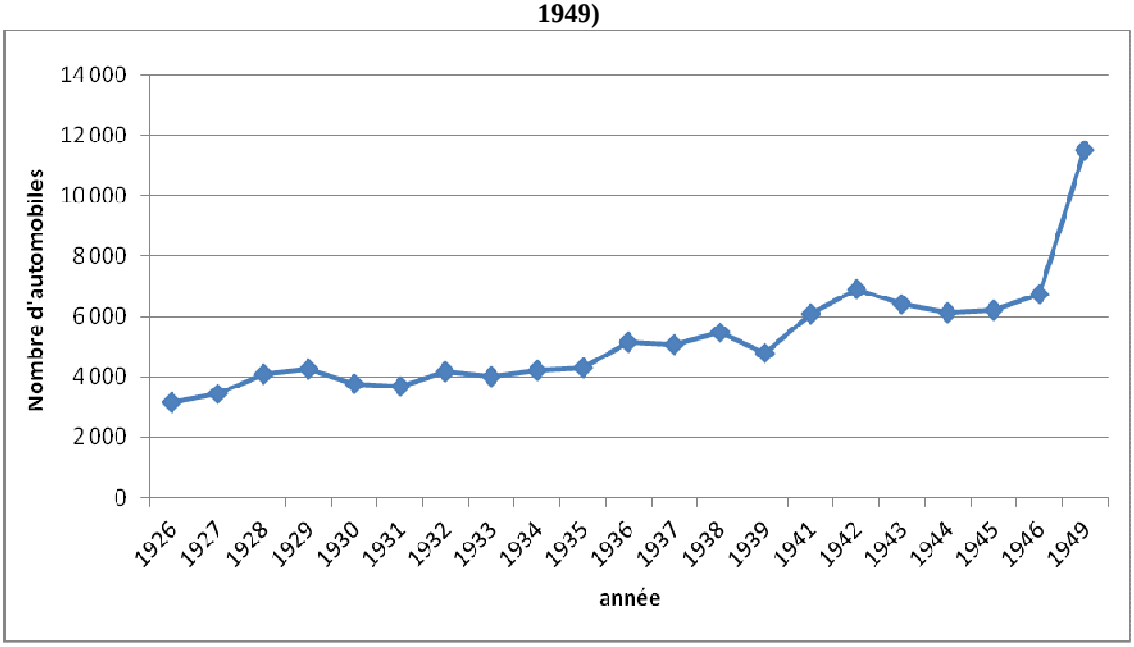
Cela est à mettre au crédit de la 4 CV et de la 2 CV : les deux voitures destinées à la masse d'après-guerre[1530]. Ces deux modèles sont bien accueillis, car la population française exprime des désirs de mobilité et le parc automobile a été fortement diminué par les destructions de la guerre[1531]. En 1956-1957, la production industrielle et la vente de la 2 CV de Citroën dépassent celle de la 4 CV[1532]. Loin de se concurrencer, les deux modèles sont complémentaires, « […] la Renault étant aux villes ce que la Citroën est aux campagnes[1533] ». La 2 CV Citroën ressemble étrangement au modèle T de Ford puisqu'elle permet l'accroissement massif du parc automobile rhodanien[1534]. Par ailleurs, un modèle utilitaire de la 2 CV voit le jour en 1951 : la 2 CV « AU » fait office de camionnette ou fourgonnette accessible à la population rurale[1535]. L'élargissement de la clientèle des industriels permet aux populations rurales d'acquérir une automobile.

[1530] Voir Jean-Louis LOUBET, *op. cit.*, p. 241.
[1531] Delphine ROSSIGNOL, « Diffusion de la 4 CV Renault (Octobre 1946-Septembre 1961) », mémoire de maîtrise, Grenoble, Université Pierre-Mendès France, 1996 ; Jérome THUEZ, *op. cit.*, p. 41.
[1532] Jean-Louis LOUBET, *op. cit.*, p. 284
[1533] Jean-Louis LOUBET, *op. cit.*, p. 254.
[1534] Jérome THUEZ, *op. cit.*, p. 131.
[1535] Jean-Louis HOUDU & Jean-Luc LESCURE, *Un amour de 2 CV*, Mouscron, Cheminements, 2004, p. 17-18 ; p. 82.

L'évolution de la possession automobile dans la région de Québec

Le nombre d'automobiles augmente progressivement entre 1926 et 1929 passant de 3 100 à 4 200 automobiles environ, avant de voir son élan ralenti par la crise économique. Il faut attendre 1935 pour que le nombre d'automobiles dépasse celui de 1929 – soit 4 300. Le premier boom automobile intervient entre 1935 et 1936 lorsque la région de Québec passe de 4 300 à 5 100 automobiles, soit une augmentation de 18%. Jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale, le nombre d'automobiles s'accroît lentement, atteignant 5 400. Les automobilistes se localisent dans les comtés de Portneuf et de Québec, soit les comtés les plus urbanisés. Il y a donc une corrélation entre l'espace urbain et l'accroissement des automobilistes.

Graphique 28 : Évolution du nombre d'automobiles dans la région de Québec sans les villes (1926-1949)



Source : *Annuaire statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1927-1939 ; BANQ, Fonds du ministère des Transports, E23, 1983-08-013-4, statistiques 1940-1949

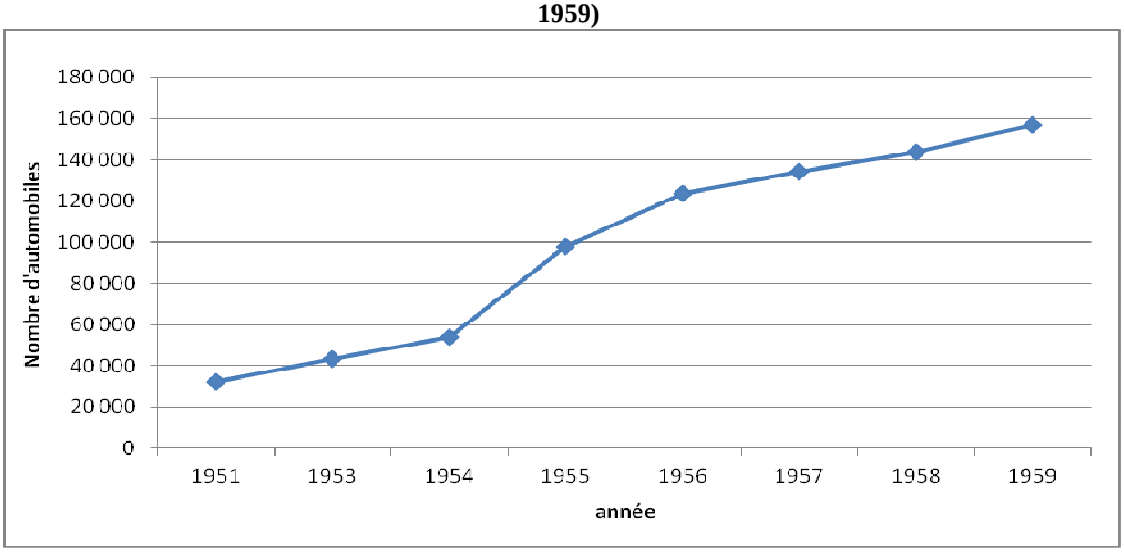
L'évolution de la motorisation dans la région de Québec est particulièrement lente et progressive – hormis le sursaut entre 1935 et 1936 qui s'explique par la fin de la crise économique. Le véritable essor de l'automobilisme intervient à la fin des années 1940, après la Seconde Guerre mondiale[1536] (graphique 28).

Le graphique 29 présente l'évolution du nombre d'automobiles dans la région de Québec, villes incluses, entre 1949 et 1959. Si on le compare au graphique précédent, nous ne sommes pas dans le même ordre de grandeur : en 1951, on dénombre plus de 32 000 automobiles contre 12 000 en 1949. L'automobile est donc clairement un objet

[1536] Archives du CAA Québec, « A quand la fin des rationnements ? », *Autoclub*, juillet 1945, p. 1.

urbain. L'augmentation du parc automobile de la région s'accroît fortement entre 1954 et 1955 passant de 53 000 à 98 000 automobiles – le comté de Québec voit le nombre de véhicules augmenter exponentiellement, tandis que les autres comtés croissent lentement.

Graphique 29 : Évolution du nombre d'automobiles dans la région de Québec, villes incluses (1949-1959)



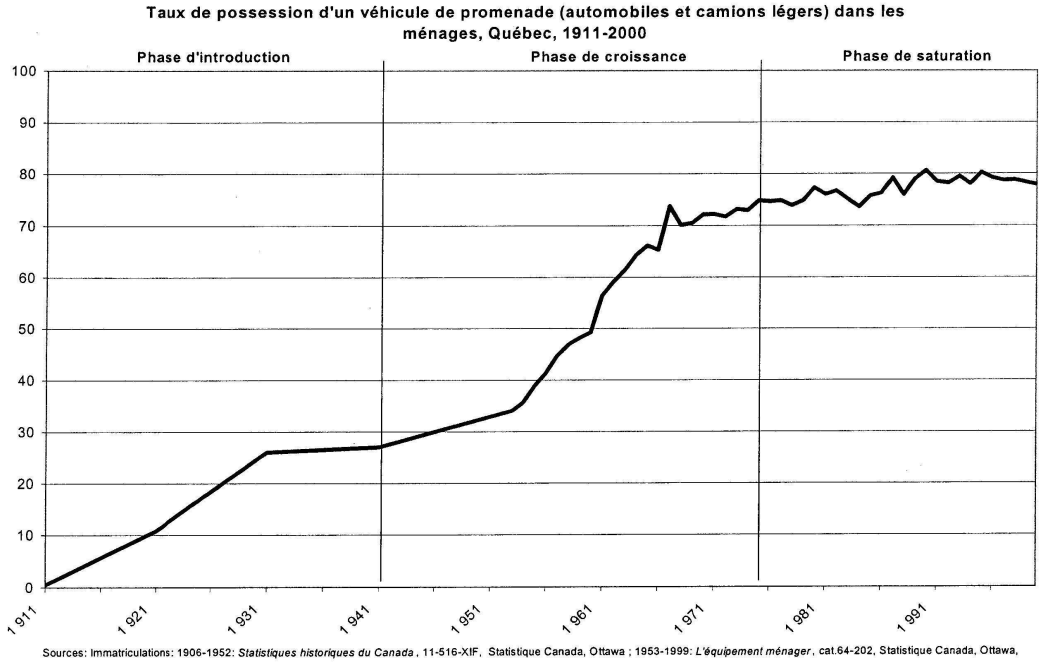
Source : *Annuaire statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1949-1960.

Les statistiques concernant la province peignent un portrait très similaire à celui du Rhône (voir graphique 30)[1537]. Jusqu'en 1941, l'automobile est introduite dans la société québécoise : un peu moins de 30% des ménages québécois possèdent une automobile. À l'identique de la France, l'automobile est donc minoritaire avant la Seconde Guerre mondiale au Québec. Les « 30 glorieuses », entre 1946 et 1977, voient l'automobile s'accroître rapidement du fait du plus grand nombre des conductrices et des jeunes conducteurs[1538]. L'automobile s'impose au sein de la société québécoise puisqu'à la fin des années 1950, la moitié des ménages en font l'usage. On passe de 250 000 véhicules à moteur en 1956 à plus d'un million en 1960 dans la province[1539].

La province de Québec est sous la coupe de trois grandes entreprises industrielles automobiles américaines : Ford, General Motors et Chrysler[1540].

[1537] Nous reprenons à notre compte la périodisation proposée par Claude FORTIER, « L'automobile et la société québécoise au XX^{e} siècle », mémoire de sociologie sous la direction de Simon Langlois, Québec, Université Laval, 2003, p. 8-11.
[1538] Archives du CAA Québec, « Eduquez vos fils et filles », *Autoclub*, avril-mai-juin 1952, p. 9.
[1539] *Annuaire statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1912-1962.
[1540] BANQ, Fonds du ministère des Transports, E23, statistiques 1940-1949, dossier 1983-08-013-4. La présence industrielle britannique est quasi-nulle : on trouve quelques Austin et Morris. On ne dénombre aucun modèle canadien au sens de construit par des constructeurs canadiens.

Graphique 30 : Taux de possession d'un véhicule de promenade dans les ménages au Québec (1911-2000)



Source : Claude FORTIER, « L'automobile et la société québécoise au XX^e siècle », mémoire de sociologie, Québec, Université Laval, 2003, p. 10.

Entre 1940 et 1949, les véhicules de la General Motors Company sont les plus nombreux avec en tête les Chevrolet, les Pontiac, les McLaughlin, Lasalle, Oldsmobile, Reo et Cadillac. Ensuite vient Chrysler avec la Dodge, la Plymouth, le modèle Desoto et Chrysler. Enfin, Ford se classe troisième avec la Ford T, la Lincoln, la Mercury et la Meteor spécialement conçue pour le Canada. En termes de modèles, le trio est composé des modèles automobiles Ford, Chevrolet (General Motors) et Dodge (Chrysler).

Un autre facteur de l'augmentation du nombre de véhicules à moteur est le plus grand nombre des conductrices. Au début de l'automobilisme, seules les femmes appartenant à l'élite aristocratique conduisent. Il s'agit dans la plupart des cas des femmes des pionniers automobilistes ; c'est le cas d'Emma Goudreau, la femme du docteur-dentiste Edmond Casgrain. Les femmes ont peu accès au volant parce que l'objet technique automobile est encore peu fiable, difficile à maîtriser. De plus, les hommes et plus largement la société s'opposent à cet élargissement des conducteurs pour des raisons de bienséance et d'hygiène[1541]. À la fin des années 1920, les industriels

[1541] Maude-Emmanuelle LAMBERT, « Québécoises et Ontariennes en voiture !; l'expérience culturelle et spatiale de l'automobile au féminin (1910-1945) », *RHAF*, vol. 63, n°2-3, 2009-2010, p. 307.

automobiles se tournent vers les femmes comme potentielles clientes[1542]. Dans la revue du CAQ, les articles ayant pour objet la femme se multiplient à la fin des années 1920 et au début des années 1930 : signe que change le statut de la femme qui passe de passagère à conductrice[1543]. À l'échelle provinciale, 16% de femmes ont un permis de conduire en 1927[1544] et plus de 30% en 1970[1545]. L'accession à la conduite automobile chez les Québécoises est donc particulièrement lente. Une des raisons est peut-être dans la législation autorisant les femmes qui souhaitent obtenir un permis de conduire. Selon la Loi des véhicules-automobiles établie en 1941, tout mineur – c'est-à-dire âgé de moins de 21 ans – doit obtenir l'accord écrit de ses parents ou de son tuteur pour candidater au permis de conduire. Toutefois, dans le cas de femmes mariées ayant moins de 21 ans, elles doivent s'en remettre à l'accord de leur mari[1546] – cette mesure a cours jusque dans les années 1960. Dans une société rurale largement dominée par le modèle patriarcal, les hommes sont peu enclins à laisser leur femme prendre le volant de peur de voir leur position affaiblie au sein du foyer familial. Quoi qu'il en soit, la perception par les hommes de la femme au volant change progressivement[1547]. L'automobile constitue un moyen d'émancipation pour la femme : émancipation vis-à-vis de ses devoirs familiaux et du modèle patriarcal et catholique imposé dans la société québécoise. La transition de passagère à conductrice est une conquête économique et sociale pour la femme[1548]. La femme québécoise des années 1950 s'intéresse donc de plus en plus à l'automobile et les fabricants automobiles considèrent désormais les femmes comme clientes[1549].

La région de Québec connaît une démocratisation de la possession automobile lente, comparable au modèle français. L'ouverture à la masse intervient après la Seconde Guerre mondiale.

[1542] Maude-Emmanuelle LAMBERT, *loc. cit.*, p. 311-313.
[1543] Archives du CAA Québec, « La femme chauffeur », *Service*, septembre 1934, p. 21.
[1544] Maude-Emmanuelle LAMBERT, *loc. cit.*, p. 313.
[1545] BANQ, Fonds du ministère des Transports (E23), statistiques d'enregistrement 1905-1971, dossier 1983-08-013-4 ; aussi cité par Maude-Emmanuelle LAMBERT, *loc. cit.*, p. 313.
[1546] BANQ, Fonds du ministère de la Justice (E17), Correspondances civiles, 200-12-002-18, Lettre de l'Assistant-procureur général au Directeur du service des automobiles, 22 juin 1942.
[1547] Archives du CAA Québec, « L'automobile a changé la femme », *Autoclub*, avril-mai-juin 1954, p. 2.
[1548] Archives du CAA Québec, « Non ! La femme n'est pas un problème de circulation », *Autoclub*, octobre-novembre-décembre 1954, p. 3.
[1549] Archives du CAA Québec, « Ce que femme veut… », *Autoclub*, juillet-août-septembre 1956, p. 3.

Cette esquisse des usagers met en évidence le rapprochement entre la région de Québec et le département du Rhône. On constate une démocratisation de l'automobilisme commune aux deux territoires après la Seconde Guerre mondiale. La place de la femme au sein des deux sociétés automobiles est marginale. Dans le Rhône, la démocratisation de l'automobile à destination des populations rurales et agricoles s'inscrit au centre des objectifs des entrepreneurs – Citroën en tête –, tandis que dans la région de Québec, il s'agit bien plus d'un effet de conjoncture plutôt que d'une réelle volonté de la part des constructeurs américains implantés au Canada. Équipés de leur automobile, les conducteurs sillonnent les routes. Mais dans quels buts ?

Les usages utilitaires de la vitesse

Les professionnels de la mobilité

Le docteur et le vétérinaire

Dans la société rurale, quelques professions sont classées et reconnues comme singulières et ayant une forte influence sur la société. Assurément, celle du docteur et celle du vétérinaire sont de celles-ci[1550] ; le docteur, car il est le responsable de la vie des personnes de sa commune et le vétérinaire, car il est en charge de la vie des bêtes. La frontière entre le docteur et le vétérinaire est ténue, puisqu'il s'agit de deux professions de la santé[1551]. Il y a parfois un docteur et un vétérinaire ou bien une seule et même personne qui assume les deux fonctions – cette dernière situation est plus visible dans la région de Québec que dans le Rhône. Dans les deux cas de figure, le mouvement et la mobilité sont la règle : ces professionnels sont donc parmi les premiers à s'équiper de véhicules à moteur[1552].

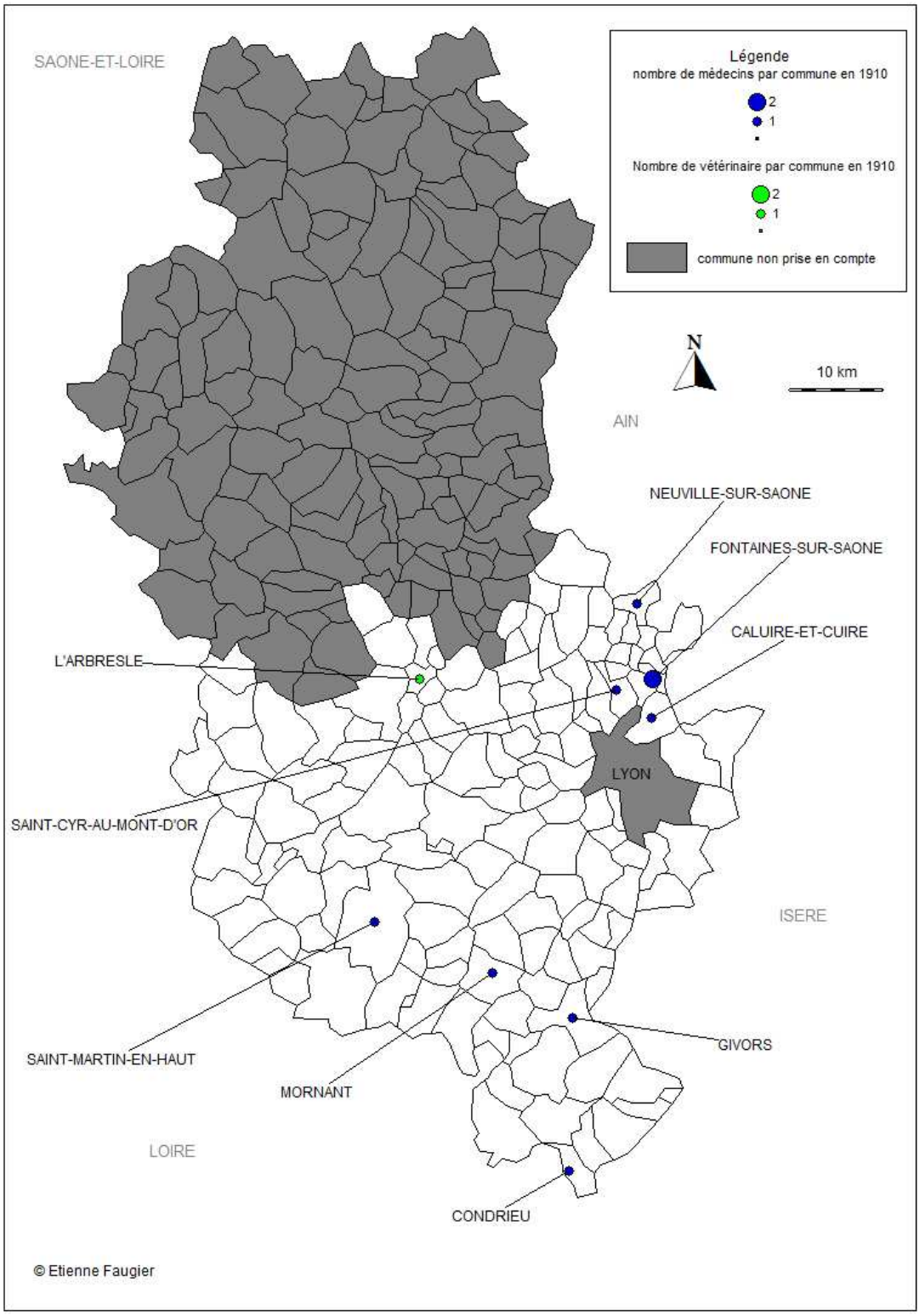
La multiplicité des liens entre santé et automobilisme dans le Rhône

Le recours à l'automobile leur permet d'être mobiles bien plus rapidement qu'avec le cheval[1553]. Le docteur ne se déplace pas pour rien et les paysans savent que

[1550] Peter J. LING, *op. cit.*, p. 26.
[1551] Ronald HUBSCHER, *Les maîtres des bêtes : les vétérinaires dans la société française (XVIII^e^-XX^e^ siècle)*, Paris, Ed. Odile Jacob, 1999, p. 234.
[1552] Christophe STUDENY, *op. cit.*, p. 308.
[1553] Jean-Pierre DAULLIAC (dir.), *Histoire de l'automobile en France*, Paris, Fernand Nathan, 1982, p. 16.

faire appel à ses services ne se fait qu'en cas d'extrême urgence, car ses soins sont très coûteux[1554] – dans certains cas, le médecin ne se fait pas forcément payer.

Carte 36 : Nombre de professions médicales possédant une automobile par commune dans le Rhône en 1910



Source : ADR, série 2PP

[1554] ADR, *Revue de l'Automobile-Club du Rhône*, 6e année, n°1, Janvier 1907, PER 1900-1, p. 1-2.

En 1910, les professions médicales ayant adopté une automobile sont très peu nombreuses (carte 36). Les médecins sont plus nombreux à adopter l'automobile par rapport au vétérinaire – neuf contre un. Ils se localisent principalement au nord de Lyon, influencés par la proximité du centre urbain. Certains se situent à proximité de routes nationales, c'est le cas de l'Arbresle, Givors et Condrieu. La présence d'un docteur à Mornant s'explique par le rôle industriel que joue la ville au XIX^{e} siècle – avec le tissage et la fabrication de chapeaux – qui fait d'elle une ville peuplée. La taille de la ville et son caractère dynamique conduit à l'essor du docteur motorisé. En 1930, l'automobile est devenue un objet indispensable et banal pour les docteurs[1555].

Sous la poussée de quelques docteurs, l'Automobile-Club médical de France (ACM) se met en place dès 1929-1930[1556]. Il s'intéresse aux rapports entre la médecine, la santé et l'automobile et dispose de sa *Revue de l'Automobile-Club Médical*[1557]. Les liens entre le médecin et l'automobile sont donc très forts. L'automobile permet au médecin de réduire ses temps de trajets, d'être plus mobile et plus proche de ses patients[1558]. De plus, il contribue à la promotion de l'automobile auprès des populations rurales[1559].

Avec l'essor de la motorisation, les véhicules hippomobiles aménagés en ambulance sont remplacés par des ambulances motorisées ; ces dernières se multiplient lors de la Première Guerre mondiale[1560]. L'automobile se spécialise pour favoriser le transport de blessés : l'intérieur et l'extérieur sont modifiés[1561]. L'automobile vient donc dans une certaine mesure au secours des malades. Cependant, les ambulances sont encore trop peu nombreuses dans les espaces ruraux autour des années 1930. Il arrive alors que le transport du malade vers l'hôpital le plus proche relève du médecin[1562].

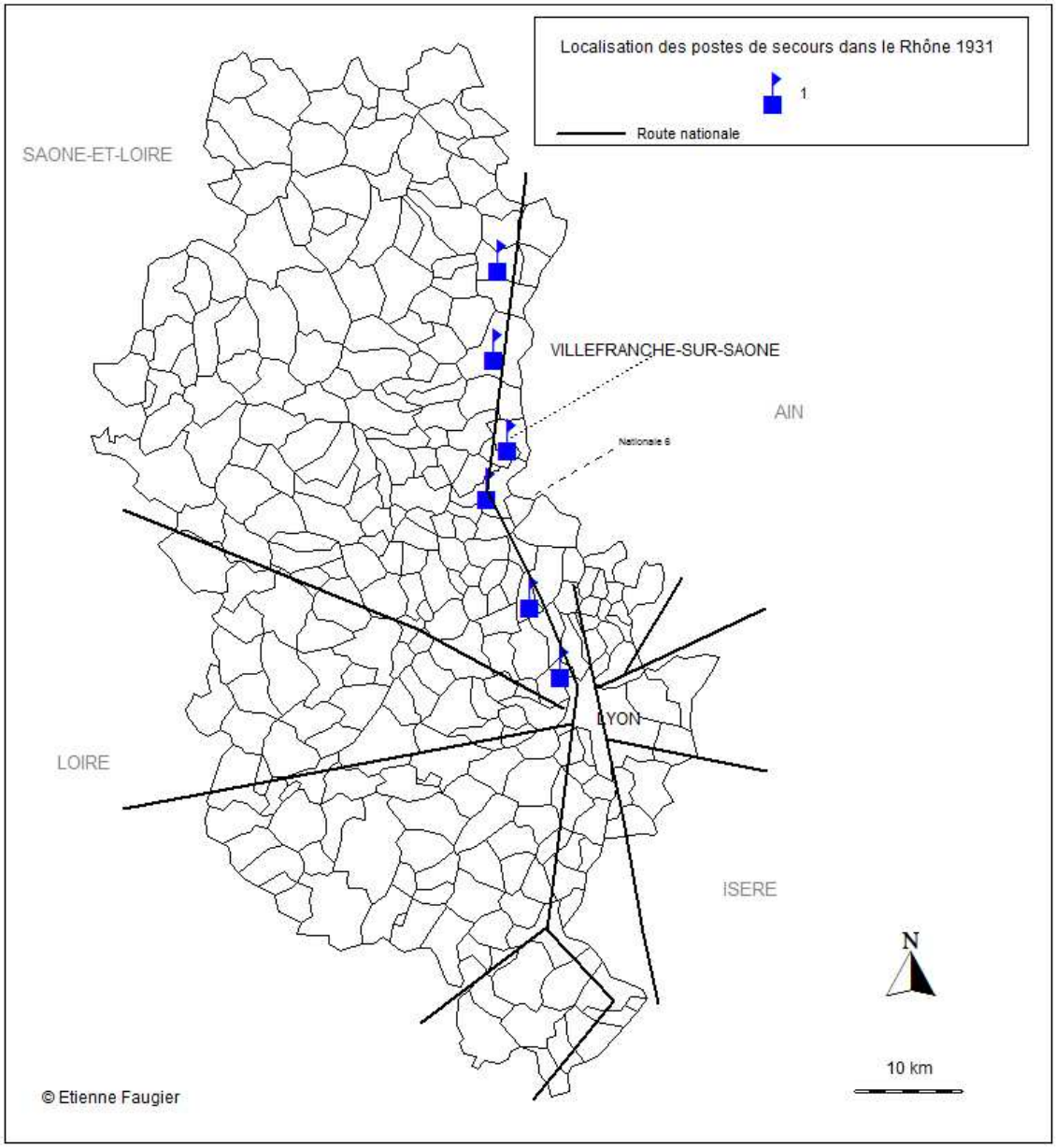
[1555] ADR, *Revue de l'Automobile-Club du Rhône*, 29^{e} année, n°5, mai 1930, PER 1900-3, p. 31.
[1556] FAMB, « La naissance et l'œuvre de l'Automobile-Club Médical », *Automobilia*, n°357, juillet 1933.
[1557] Denis DURAND DE BOUSINGEN, *Histoire de la médecine et des secours routiers : des hommes, des techniques, des combats*, Paris, Heure de France, 2010.
[1558] Bertrand LAVILLE, « La diffusion de l'automobile en Auvergne 1890-1940 », mémoire d'histoire sous la direction de Catherine Bertho-Lavenir, Clermont-Ferrand, Université Blaise Pascal, 1999, p. 24.
[1559] FAMB, « L'automobile médicale », *Automobilia*, n°357, juillet 1933.
[1560] FAMB, « Automobiles militaires », *La France automobile*, n°60, 6 octobre 1900, p. 626-628.
[1561] FAMB, « L'automobile médicale », *loc. cit.*
[1562] FAMB, « L'automobile médicale », *loc. cit.*

Dernier élément venant appuyer le travail du médecin de campagne : l'UNAT participe au développement de la sécurité en 1929 en s'alliant avec la Croix-Rouge pour former quelques professions – restaurateurs, pompistes – aux premiers soins. Plus important, l'UNAT fait installer sur le bord des routes des grands itinéraires des postes de secours localisés aux endroits dangereux[1563] – à l'origine, l'idée vient du TCF qui l'applique dès 1927[1564]. On y trouve du matériel de premier soin, soit un brancard, des couvertures, un nécessaire médical et un personnel médical assermenté[1565]. L'ACR indique à ses membres la localisation des postes et le personnel qui en est en charge sur le circuit Paris-Lyon-Menton en 1930-1931 (carte 37).

Ainsi, les postes se localisent au nord du département sur la route nationale 6, la plus empruntée, car elle relie le nord au sud de la France en passant par Lyon. Plusieurs communes accueillent ces postes de secours : Saint-Jean-d'Ardières, Saint-Georges, Villefranche-sur-Saône, Anse, Lissieu et Champagne. Ils ne sont pas présents sur les autres routes, car celles-ci sont moins fréquentées : on installe ainsi les postes de secours là où ils sont susceptibles d'être le plus demandés. Les liens entre santé et automobilisme sont reconduits puisque la majorité du personnel appartient au monde automobile – il s'agit de garagistes, de débitants ou de mécaniciens – et par ailleurs, les postes sont offerts par deux entreprises britanniques en lien avec le monde automobile : Castrol qui se spécialise dans les lubrifiants pour moteurs et Dunlop spécialiste de la production de pneumatiques. La motorisation facilite l'accès aux soins des populations rurales. On observe deux mouvements qui se recouvrent partiellement : le docteur motorisé et les ambulances qui délivrent les soins à domicile ou sur le lieu des accidents et de l'autre côté les individus qui se motorisent progressivement et qui vont directement à l'hôpital le plus proche en cas de besoin.

[1563] ADR, « Service de secours sur route », *Revue de* l'ACR, n°1, janvier 1931, PER 1900-4, p. 3.
[1564] « Le secours sur route en France », *Revue internationale de la Croix-Rouge et Bulletin International des Sociétés de la Croix-Rouge*, vol. 15, n°173, 1933, p. 428.
[1565] FAMB, « L'œuvre magnifique de l'UNAT : les secours sur la route », *Automobilia*, n°357, juillet 1933.

Carte 37 : Localisation des postes de secours dans le Rhône 1931



Source : ADR, « Paris-Lyon-Menton », *Revue de l'ACR*, n°1, janvier 1931, PER 1900-4, p. 6

Dans la région de Québec, le médecin plurimodal

On retrouve sensiblement la même situation de l'autre côté de l'Atlantique. Il existe un modèle de docteur qui émerge en Amérique du Nord ; en général, il s'agit d'un jeune homme issu du monde rural et qui, une fois ses études de médecine terminées, s'installe au sein d'une communauté agricole[1566]. Il se déplace à pied ou à cheval.

[1566] John NORRIS, "The Country Doctor in British Columbia: 1887-1975. An Historical Profile", *BC Studies*, n°49, Spring 1981, p. 16.

Avant l'avènement de l'automobile, le docteur a recours à la traction hippomobile pour aller visiter ses patients. Le praticien fait appel à un cocher ou bien conduit lui-même son attelage[1567]. Le médecin bénéficie d'un statut particulier dans la société rurale, mais il en va de même pour son compagnon équidé[1568]. Il faut dire que sans le cheval, la pratique du médecin est sérieusement amputée. Le docteur est donc une personne très mobile et ouverte aux nouvelles technologies – ce dernier point est favorisé par l'attention qu'il porte à la science et aux dernières innovations en matière de médecine. Le médecin est l'un des premiers possesseurs d'automobile. Elle lui permet de ne plus dépendre du cheval ou des cultivateurs bienveillants et surtout, elle est plus rapide que l'équidé lorsqu'il y a de grandes distances à parcourir.

Les conditions climatiques posent quelques problèmes au praticien qui doit maintenir sa mobilité durant l'hiver. Durant ces périodes, seuls le cheval ou la marche à pied viennent à bout de l'hostilité climatique. En effet, dans certaines municipalités, la neige entassée sur les chemins est aplanie par un rouleau compresseur ; ce qui facilite la marche et la circulation des véhicules à traction animale. Cette situation perdure bien au-delà des années 1940. Des inventions ont vu le jour pour lutter contre le froid intense. G. Desrosiers, médecin de campagne, indique qu'il a créé une « voiture chauffée »[1569]. Cette créativité témoigne de l'imagination des populations en ce qui concerne les transports et la mobilité. Quelques innovations techniques atteignent les espaces ruraux : c'est le cas « […] des chaînes fixées aux roues motrices [et] des pneus à crampons […][1570] ». C'est dans la banlieue de Québec qu'est née l'autoneige (ou *snowmobile*). Plusieurs docteurs adoptent rapidement ce véhicule qui leur permet de se déplacer aisément par n'importe quel temps. À ses débuts, l'autoneige présente quelques faiblesses – elle est par exemple bloquée lors de tempêtes de neige. Toutefois, la technique aidant, le véhicule s'améliore : il devient alors indispensable pour le praticien. Durant les années 1950-1960, l'entreprise Bombardier n'hésite pas à interpeller à travers la publicité les professionnels de la santé, car elle les pense intéressés par ce nouveau véhicule. L'autoneige de Bombardier est donc très appréciée

[1567] Gérard DESROSIERS, *Mémoires d'un médecin de campagne : pionnier des bibliothèques municipales-rurales du Québec*, Montréal, Des Rosiers et associés, 2003, p. 9.
[1568] Errol BOUCHETTE, *Robert Lozé*, Montréal, A.P. Pigeon, 1903, p. 64.
[1569] Gérard DESROSIERS, *op. cit.*, p. 122.
[1570] Gérard DESROSIERS, *op. cit.* p. 123.

par les médecins et les docteurs ruraux. La proximité qui existe en France entre le médecin et sa population est aussi présente au Québec.

Le médecin s'intéresse aussi aux véhicules à moteur pour affirmer son rang social vis-à-vis de la société rurale qu'il a à sa charge[1571]. En effet, le véhicule à moteur est un objet de prestige dans les campagnes jusque dans l'après Seconde Guerre mondiale[1572]. Il est l'un des divers acteurs par lequel la modernité et le progrès entrent dans les communautés rurales. Toutefois, au fil du temps, la spécificité du docteur en automobile perd de sa visibilité[1573]. On peut l'imputer à la compétitivité qui s'accroît entre les médecins de campagne, au développement des hôpitaux et autres infrastructures sanitaires et enfin à la démocratisation de la mobilité[1574]. Cela amène une spécialisation des médecins commençant au début des années 1960[1575].

Il serait intéressant de prêter attention à la transition qui s'effectue entre la période où le docteur est par monts et par vaux et le moment – à partir des années 1960-1970 – où ce sont les individus qui vont à l'hôpital ou en ville pour se faire soigner. Il y a là une rupture majeure qui n'a pas été étudiée : l'on passe d'une situation d'interconnaissance fine entre le médecin itinérant et sa population et une situation où le professionnalisme, l'individualisme et l'absence de proximité sociale s'établissent[1576]. Un exemple flagrant est le passage de l'accouchement dans sa propre maison à l'accouchement à l'hôpital : si cela est possible dans les années 1920 aux États-Unis ; il faut attendre les années 1960-1970 en France et au Québec pour voir de telles pratiques.

Le difficile positionnement du clergé face à l'automobilisme

Le curé de campagne est un usager de la vitesse automobile qui a une position ambivalente vis-à-vis de l'automobilisme. Bien qu'il soit amené à être mobile sur le

[1571] Gérard DESROSIERS, *op. cit.*, p. 10.
[1572] Gabriel DUPUY, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995, p. 20-21.
[1573] William A. PUSEY, "The Disappearance of Doctors From Small Towns: Irregulars in Small Towns", *Journal of the American Medical Association*, vol. 88, n°7, February 12th 1927, p. 505.
[1574] John C. LONG, "The Motor's Part in Public Health" in "The Automobile: Its Province and Its Problems", *Annal of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 116, November 1924, p. 19-20.
[1575] Michael L. BERGER, *op. cit.*, p. 183.
[1576] Reynold M. WIK, "The Early Automobile and the American Farmer", dans David L. LEWIS & Laurence GOLDSTEIN (eds.), *The Automobile and American Culture*, Ann Arbor, The University of Michigan Press, 1983, p. 40.

territoire, il conteste sur certains points ce nouvel engin et le mode de vie qui en découle.

Le phénomène est particulièrement visible aux États-Unis[1577]. L'automobile a une part dans les modifications structurelles que connaît l'Église américaine au cours du XX^e^ siècle. Les ecclésiastiques connaissent une nouvelle mobilité[1578], les paroisses et l'aire d'influence des églises sont réorganisées[1579] et la question du déclin des pratiques paroissiales est posée[1580]. L'analyse américaine sert ici de cadre, mais on a pris soin de ne pas calquer les résultats de celle-ci sur les deux territoires étudiés.

Le Rhône et l'essor d'une morale chrétienne de l'automobilisme

Dans le département du Rhône, les sources concernant les liens unissant la religion et l'automobilisme sont plus rares[1581]. Les revues de l'ACR constituent notre principale source à l'échelle du département, à laquelle se joignent les exemplaires de *La semaine religieuse du diocèse de Lyon*.

Il semblerait que, dès 1908, des médailles de Saint-Christophe soient installées dans les automobiles[1582]. En 1933, l'ACR annonce que la Saint-Christophe est désormais fêtée le 30 juillet. À cette date a lieu la première bénédiction des véhicules automobiles dans le département[1583]. Une autre bénédiction d'automobiles a lieu en avril 1952. Une messe est dite pour les automobilistes avant la bénédiction des voitures : il s'agit donc d'un événement solennel[1584]. Annuellement répété, il se reproduit l'année suivante à Croix-Luizet de Villeurbanne.

[1577] Robert S. LYND & Helene M. LYND, *Middletown: A Study in Modern American Culture*, New York, Harvest Book, 1929, p. 258.
[1578] Merci à l'auteur de m'avoir transmis son travail: Peter S. CAJKA, "Riding with Saint Paul in the Passenger Side: The Archdiocese of Milwaukee Enters the Automobile Age, 1920-1965", *American Catholic Studies*, vol. 121, n°2, 2010, p. 65-93.
[1579] Warren H. WILSON, "What the Automobile Has Done to and for the Country Church", *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 116, The Automobile: Its Province and Its Problems, Nov. 1924, p. 83-86.
[1580] John B. RAE, *op. cit.*, p. 150.
[1581] Pour une analyse des liens entre transports et religion en France, voir Michel LAGRÉE, *La bénédiction de Prométhée : religion et technologie, XIX-XX^e^ siècles*, Paris, Fayard, 1999, p. 215-272.
[1582] Michel LAGRÉE, « Le clergé catholique devant le développement de l'automobile (vers 1900-vers 1960) » dans Anne-Françoise GARÇON (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, PUR, 1997, p. 92-93.
[1583] ADR, « La Saint Christophe sera célébrée, chez nous, le 30 juillet », *Revue de l'ACR*, n°7, juillet 1933, PER 1900-4, p. 189.
[1584] BML, « Bénédiction des automobiles le dimanche 27 avril », *Carnet de l'automobile*, n°4, avril 1952, 950957, p. 23 « La traditionnelle Bénédiction des Voitures, patronnée par l'ACR aura lieu à Croix-Luizet de Villeurbanne, le dimanche 27 avril, sur le terrain de la Sainte-Famille, 176, route de Vaulx. […]

L'opinion du clergé face à l'automobile est positive dès le début du siècle[1585]. Le clergé a d'abord recours à la motocyclette, car elle est plus facile d'accès financièrement parlant que l'automobile : il y a un véritable développement de la moto durant l'entre-deux-guerres[1586]. Il se tourne – individuellement ou de manière collective – vers l'automobile une fois que les prix d'achat baissent. Dans un premier temps, ces deux véhicules sont réservés à la hiérarchie ecclésiastique plutôt qu'au bas clergé[1587] : on retrouve donc le même schéma que dans la région de Québec. Cette volonté des instances religieuses s'explique par le caractère clivant de l'automobile : posséder une automobile constitue un privilège et contribue à asseoir son statut au sein de la société villageoise. Ces deux véhicules étendent la pratique religieuse plus loin autour de la paroisse[1588].

Les ecclésiastiques qui adoptent la motorisation peuvent bénéficier de l'aide de l'Automobile-Club de Saint-Christophe (ACSC) fondée en 1932. Cette association regroupe les prêtres motorisés de France et met à leur disposition des outils destinés à les aider : un service d'assurance, une revue, un service technique et un service de contentieux[1589]. En 1935, un représentant de l'association vient promouvoir cette dernière dans le diocèse de Lyon le 12 juin[1590]. Par ailleurs, l'ACSC renseigne ses membres et les prêtres sur les démarches administratives qu'ils sont censés accomplir pour obtenir une automobile ou une motocyclette[1591]. Les instances religieuses françaises souhaitent développer une « conduite chrétienne » chez les membres du clergé et parmi les populations[1592].

L'après-midi, à 15 heures, salut. Allocution et bénédiction pour les automobilistes qui auraient été empêchés d'assister à la cérémonie du matin ».

[1585] Michel LAGRÉE, « Le clergé catholique devant le développement de l'automobile (vers 1900-vers 1960) », *op. cit.*, p. 91.

[1586] Michel LAGRÉE, *La bénédiction de Prométhée : religion et technologies, XIX-XX^e siècles*, Paris, Fayard, 1999, p. 245.

[1587] Michel LAGRÉE, « Dieu et l'automobile », *Cahiers de médiologie*, n°12, novembre 2001, p. 112.

[1588] « Congrès de l'Alcool dénaturé », *La gazette agricole*, n°1, 6 janvier 1907, p. 563.

[1589] ADR, « L'automobile-club de Saint-Christophe », *La semaine religieuse du diocèse de Lyon*, 8 décembre 1950, n°2, PER 2046-22, p. 20.

[1590] ADR, « L'automobile-club de Saint-Christophe », *La semaine religieuse du diocèse de Lyon*, 7 juin 1935, n°27, PER 2046-16, p. 14.

[1591] ADR, « Droit de timbre pour le renouvellement des cartes grises », *La semaine religieuse du diocèse de Lyon*, 14 janvier 1949, n°8, PER 2046-19, p. 93.

[1592] Michel LAGRÉE, « Le clergé catholique devant le développement de l'automobile (vers 1900-vers 1960) », *op. cit.*, p. 97-98 ; Michel LAGRÉE, *op. cit.*, p. 255.

Le catholicisme et l'automobilisme dans la région de Québec : oscillation entre opposition et acceptation

Dans la région de Québec, plusieurs situations se superposent. La religion catholique est très présente de par ses institutions et ses assises au sein du pouvoir politique et culturel[1593].

La religion ne s'oppose pas frontalement à l'automobilisme. En effet, très tôt au début du XX[e] siècle, des bénédictions ont lieu pour invoquer la bienveillance divine sur des infrastructures – le pont de Québec, avec ses multiples reconstructions en est l'exemple parfait[1594] – mais aussi sur les routes[1595] et sur les véhicules à moteur. Par ailleurs, le CAQ propose depuis ses débuts la promenade des orphelins qui met en contact les automobiles avec les instances religieuses en charge des orphelins[1596]. Ainsi, l'automobile acquiert peu à peu une charge positive.

Dans la région de Québec, les bénédictions des automobiles se sont multipliées au fil des ans[1597]. Ces nouveaux véhicules sont donc rapidement placés sous la protection de l'église qui leur assigne un saint : Saint-Christophe, le patron des voyageurs[1598]. Chaque conducteur croyant possède désormais dans son véhicule la médaille de Saint-Christophe afin d'être protégé de tout accident[1599]. Une journée de Saint-Christophe est inaugurée le 31 mai 1925[1600]. Le but de cette journée est de donner « […] à tous les automobilistes du district de Québec, une occasion particulière de confier à Saint-Christophe la garde de leur voiture et surtout de ses passagers lors de la bénédiction solennelle des automobilistes qui les mettra sous la protection de Saint-Christophe[1601] ».

[1593] Guy LAPERRIERE, « L'évolution de l'histoire religieuse au Québec depuis 1945 : le retour du pendule ? », *Culture française d'Amérique*, 1996, p. 331.

[1594] Michel L'HEBREUX, *op. cit.*, p. 132 ; http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-117/Pont_de_Qu%C3%A9bec.html, consulté le 26/04/12, voir notamment la vidéo présentant la bénédiction de 1952.

[1595] « L'honorable Duplessis à l'inauguration du boulevard Talbot », *L'Action Catholique*, 1er octobre 1951, p. 3 & 15.

[1596] Archives du CAA Québec, « Souvenir de la promenade des orphelins », *Service*, juillet 1936, p. 20.

[1597] « Bénédictions des automobiles », *Semaines religieuses de Québec*, n°40, 6 juin 1957, p. 630-631.

[1598] Archives du CAA Québec, « Saint-Christophe », *Motor Magazine*, juin 1925, p. 9 ; Mathieu FLONNEAU, *Les cultures du Volant, op. cit.*, p. 46.

[1599] « La prudence est la grande qualité de la dévotion à Saint Christophe », *Semaines religieuses de Québec*, n°50, 15 août 1957, p. 802.

[1600] Archives du CAA Québec, « Une prière de plus », *Motor Magazine*, mai 1924, p. 13.

[1601] Archives du CAA Québec, « La journée de St Christophe : le 31 mai 1925 », *Motor Magazine*, mai 1925, p. 3.

Une des raisons expliquant l'incertitude quant à la position des prêtres et des curés vis-à-vis de la conduite automobile est la multiplicité des directives données par chacun des diocèses sur le territoire québécois[1602]. En ce qui concerne les ecclésiastiques et la conduite automobile, les directives se précisent dès 1937. Son Éminence le Cardinal Villeneuve, archevêque de Québec indique aux curés et aux prêtres que la possession et l'usage d'une automobile est régie par l'Ordinaire[1603]. Elle permet à ces derniers de se déplacer rapidement pour donner l'extrême onction aux mourants et aux malades[1604]. Là où le médecin tente d'apporter l'aide de la science, le curé tente d'apporter l'aide du ciel. L'automobile est donc perçue par l'autorité religieuse comme un mode de transport utile et nécessaire pour une partie du clergé seulement – les vicaires, les aumôniers, les professeurs et les prêtres non chargés d'une paroisse ont l'interdiction de posséder ou conduire un véhicule[1605]. Toutefois, le curé n'est pas habilité à conduire le véhicule lui-même, excepté dans certaines circonstances sous certaines conditions[1606]. Il doit conduire prudemment et ne pas se laisser aller à la griserie de la vitesse[1607]. Le curé est donc dans une position inconfortable, car il est censé faire figure de modèle religieux et laïc. Le parti pris par l'Église est de ne pas autoriser la majeure partie du clergé à conduire afin d'éviter toute déviance[1608]. Elle fait ainsi appel, dans la plupart des cas et lorsque c'est possible, à un chauffeur qui conduit le curé. Dans les *Semaines religieuses de Québec*, il faut attendre 1951 pour que la question de l'habilité du prêtre à conduire une automobile soit posée clairement :

> « Question – Est-il permis à un prêtre de se mener lui-même en automobile (en se mettant au volant), alors qu'il va porter la communion à plusieurs malades ?
> Réponse – Autant que possible, qu'un chauffeur conduise la voiture et que le prêtre, assis sur le siège arrière, porte pieusement l'Eucharistie. La révérence envers le saint Sacrement l'exige[1609] ».

[1602] Il existe plusieurs diocèses – le diocèse de Québec, de Montréal, de Chicoutimi, etc. – à l'échelle de la province de Québec qui ont chacun leurs propres directives.
[1603] Cardinal VILLENEUVE Cardinal VILLENEUVE, *Discipline Diocésaine*, Québec, L'Action Catholique, 1937, p. 118.
[1604] Warren H. WILSON, *loc. cit.*, p. 83-84.
[1605] Cardinal VILLENEUVE, *op. cit.*, p. 118.
[1606] Cardinal VILLENEUVE, *op. cit.*, p. 146.
[1607] Peter S. CAJKA, *loc. cit.*, p. 66.
[1608] Michel LAGRÉE, « Dieu et l'automobile », *Cahiers de médiologie*, n°12, novembre 2001, p. 113.
[1609] « Le prêtre peut-il conduire lui-même ? », *Semaines religieuses de Québec*, n°5, 4 octobre 1951, p. 70.

Des libertés sont prises progressivement puisque durant les années 1940, certaines communautés religieuses, responsables de l'éducation au Québec, font la demande de permis pour le transport d'élèves lors d'activités récréatives[1610]. La religion catholique suivant les conseils de la papauté entend promouvoir : « […] sur les routes un climat de courtoisie, de modération et de prudence conformes aux meilleures traditions de la civilisation chrétienne[1611] ».

Au sein des deux territoires, l'Église catholique suit minutieusement le développement de l'automobilisme. Elle la soumet très rapidement, dans les années 1920-1930, aux rituels religieux – les bénédictions et le patronage par Saint-Christophe. En ce qui concerne l'usage de l'automobile par le clergé, l'Église procède de manière méticuleuse : l'accès au véhicule et à sa conduite sont, dans un premier temps, limités à une minorité pour qui l'auto ou la moto sont un signe de distinction et un objet utilitaire. Avec l'essor de la conduite de l'automobile par le clergé se développe un art de conduite chrétien[1612] – la morale chrétienne s'applique à la conduite automobile. Le Rhône et la région de Québec suivent sensiblement le même chemin lorsqu'il s'agit de la conduite des prêtres et des curés ; la seule différenciation réside dans le recours à la moto dans le Rhône pour se déplacer, car elle constitue un investissement modéré entre le vélo et l'auto. Elle n'est pas très développée dans la région de Québec du fait que l'on ne peut l'utiliser toute l'année.

La réorganisation de la collecte du lait par la vitesse automobile

Un autre domaine est bouleversé par la vitesse automobile : la collecte de lait. Les deux régions étudiées constituent des bassins laitiers importants. On touche ici à un point essentiel des relations ville-campagne : les campagnes alimentent la ville en nourriture et produits frais. Dans le cas du lait, il nourrit – sous différentes formes : le lait en bouteille, le beurre ou le fromage – la population de la ville. Précisons que dans certains cas, le transport de lait complète le transport d'aliments d'épicerie, des fruits et des primeurs.

[1610] BANQ, Fonds du ministère de la Justice, E17, correspondances civiles, 2000-12-002-7, dossier 3707, Lettre de l'Assistant-procureur général au directeur de la circulation, 8 juillet 1940.
[1611] Archives du CAA québec, « Recommandations du Saint Père aux automobilistes », *Autoclub*, octobre & novembre & décembre 1955, p. 14.
[1612] Hubert RENARD, *L'automobiliste et la morale chrétienne*, Gembloux, Duculot, 1967, p. 200.

L'extension par l'automobile du bassin laitier rhodanien[1613]

À l'origine, trois modes de transport sont requis pour transporter les bidons de lait depuis les espaces ruraux jusqu'au centre-ville de Lyon : les chemins de fer, les tramways – Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon (OTL) – et les tractions hippomobiles. La traction hippomobile possède, cependant, un inconvénient majeur : le transport du lait n'est pas sécurisé et ainsi une partie du lait se perd[1614]. Trois méthodes sont développées pour le ramassage du lait : la collecte à domicile – chez le producteur – dans le cas où les fermes sont agglomérées ; le transport par les agriculteurs eux-mêmes de leur espace de production au centre de triage, ou bien le dépôt des bidons sur le bord de la route proche de la ferme du producteur. Cette troisième façon de faire pose, néanmoins, quelques problèmes d'hygiène[1615]. Le ramassage prend différentes formes : il peut s'agir d'un individu – un commerçant –, d'une coopérative ou d'un salarié.

Jusque dans les années 1920-1930, le lait, une fois collecté, est redistribué par l'intermédiaire des multiples gares ferroviaires – les gares de Vaise, Saint-Paul, Croix-Rousse, Saint-Just, Perrache, Cordeliers, Brotteaux, Est-Lyon, Villeurbanne et Montplaisir – ou au centre de pasteurisation le plus proche[1616]. Ces multiples centres d'approvisionnement s'expliquent par la diversité des compagnies de chemins de fer qui opèrent dans la région à l'époque[1617]. Les conditions de transport par le mode ferroviaire ne sont pas les plus saines : les bidons sont malmenés par les pertes et les vols[1618]. Le recours au transport ferroviaire permet de nourrir la population lyonnaise en allant collecter le lait au-delà des limites du département du Rhône : il provient ainsi de l'Ain et de l'Isère par exemple. Le transport ferroviaire présente plusieurs inconvénients : les horaires fixes et rigides qui ne satisfont pas les industriels et leurs clientèles, la question

[1613] Pour plus d'informations sur cette thématique, voir Marion BELUZE, *Lyon et le Lait 1880-1960 : Pour une approche d'une politique municipale*, mémoire de master 2 sous la direction de Jean-Luc Mayaud, Lyon, Université Lyon 2, septembre 2006 et thèse en cours sous la direction de Jean-Luc Mayaud.
[1614] Geneviève LANGERON, « Le ravitaillement en lait de la ville de Dijon », *Annales de géographie*, vol. 39, n°221, 1930, p. 528.
[1615] Pierre SAINT-OLIVE & R. GUYOT-SIONNET, *Le ravitaillement en lait d'une grande ville : étude sur la production, le commerce et la consommation du lait servant à l'alimentation de Lyon*, Lyon, Union du sud-est des syndicats agricoles, 1926, p. 34.
[1616] Pierre SAINT-OLIVE & R. GUYOT-SIONNET, *op. cit.*, p. 37.
[1617] Marion BELUZE, *op. cit.*, p. 111.
[1618] Pierre SAINT-OLIVE & R. GUYOT-SIONNET, *op. cit.*, p. 38.

de l'accessibilité aux gares ferroviaires pour les exploitations laitières[1619] et les multiples intermédiaires qui ralentissent les mouvements du lait. La compagnie ferroviaire du PLM, durant l'été 1927, se voit contrainte de modifier les horaires d'arrivée de ses trains dans les gares lyonnaises du fait de l'essor des transports motorisés – et de leur concurrence – et à cause de l'affluence du tourisme de villégiature[1620]. Par ailleurs, une partie du lait arrive pendant les heures les plus chaudes de la journée ; ce qui met en danger la qualité du lait. Dans cette perspective, le PLM prend la décision de faire transporter le lait par camion[1621].

Après la Première Guerre mondiale, le transport de lait par camions se développe[1622]. En 1923-1924, les diverses gares de Lyon accueillent sur une base journalière plus de 110 000 litres en été et un peu plus de 100 000 en hiver contre 10 000 litres en été par camion et 5 000 litres en hiver par camions par la Société laitière moderne[1623]. À la vue de ces chiffres, le transport du lait par camion en 1923-1924 représente 9% en été et 5% en hiver. Une des premières entreprises à utiliser les véhicules à moteur est la Société Laitière Moderne de Lyon[1624]. L'entreprise fait preuve de créativité en proposant le transport de lait chaud, chose rarissime durant cette période[1625]. Cette pratique demeure coûteuse et présente quelques inconvénients, car les véhicules à moteur sont encore très fragiles[1626]. L'essor d'une flotte de camions pour le transport laitier est développé par les industriels de l'automobile, c'est le cas de Renault[1627]. Grâce au progrès technique, les camions et camionnettes sont modifiés sensiblement : ils deviennent isothermes puis réfrigérés[1628]. À cela s'ajoute une autre dimension : la dimension marchande avec la publicité que permettent les véhicules à

[1619] Marion BELUZE, *op. cit.*, p. 111-112.
[1620] ADR, « Le PLM et les transports du lait », *Bulletin de la laiterie de la région lyonnaise et du sud-est*, n°5, juin 1927, PER 1302, p. 4-5.
[1621] ADR, « Le PLM et le transport du lait », *Bulletin de la laiterie de la région lyonnaise et du sud-est*, n°5, juin 1927, PER 1302, p. 4-5.
[1622] Nicolas DELBAERE, « La trajectoire de la Société Laitière Maggi dans la dynamique du transport du lait en France durant la première moitie du XX^{e} siècle : du bidon à la gare laitière », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 41, 2010, p. 212.
[1623] I. ASSADA, « Saint-Olive (P.) et Guyot-Sionnest (R.) – Le ravitaillement en lait d'une grande ville française. Etude sur la production, le commerce et la consommation du lait servant à l'alimentation de Lyon », *Revue de géographie alpine*, vol. 14, n°1, 1926, p. 232.
[1624] Pierre-Olivier FANICA, *Le lait, la vache et le citadin : du XVII^{e} au XX^{e} siècle*, Paris, Éditions Quae, 2008, p. 439.
[1625] Jean ALLIX, *loc. cit.*, p. 90.
[1626] Pierre SAINT-OLIVE & R. GUYOT-SIONNET, *op. cit.*, p. 58.
[1627] FAMB, Renault (F) – 101G : Ensemble véhicule/ 1013G : véhicule utilitaire (1930), R217.
[1628] Pierre-Olivier FANICA, *op. cit.*, p. 375.

moteur[1629]. Les véhicules motorisés élargissent l'aire des bassins laitiers en allant collecter le lait plus loin pour le ramener en ville plus rapidement. Ils permettent d'aller chercher le lait là où le chemin de fer ne peut pas le faire, car il est contingenté par les rails. Le recours aux véhicules à moteur supprime les intermédiaires entre les producteurs et leurs clients. Les « dépôts de quartier » sont érigés pour distribuer plus amplement le lait et ses dérivés[1630]. Répartis dans toute la ville, ils proposent une nouvelle structuration de l'espace urbain lyonnais.

Avec l'essor de la vitesse automobile, la collecte de lait prend progressivement un tout nouveau visage : on passe d'une géographie ferroviaire à une géographie motorisée[1631]. La carte du bassin laitier lyonnais est modifiée entre 1923 et 1940 :

> « […] des régions ont été complètement abandonnées : les environs de Bourg, de Saint-Amour, de Pont-d'Ain et d'Ambérieu. […] d'autres ne livrent plus que des laits de complément d'hiver : la ligne d'Ambérieu à Artemare. Dans la vallée de la Saône, le bassin n'atteint plus Tournus ni Cuisery. Dans le département du Rhône il n'arrive plus jusqu'à Tarare et dans l'Isère s'arrête avant la Tour-du-Pin. Par contre, des régions de forte production comme celles de Beaurepaire, Saint-Jean-de-Bournay, la Côte-Saint-André, font maintenant partie du bassin, mais il faut remarquer que ces centres expédient la majeure partie de leur lait sur le midi et non sur Lyon[1632] ».

Une nouvelle structuration du territoire se dessine ainsi. Auparavant, les laiteries étaient établies à proximité des gares ; désormais, elles ne sont plus forcément astreintes à cette localisation[1633].

<u>La motorisation de la collecte du lait dans la région de Québec</u>

Dans la région de Québec, le lait est tout aussi important. L'industrie laitière démarre lentement entre 1871 et 1911 pour ensuite s'imposer entre 1911 et 1951 : elle se traduit principalement par l'essor de fromageries et beurreries[1634].

Une grande partie du transport du produit est effectuée par les coopératives et les groupements de producteurs. Au début du siècle, le transport s'effectue par traction

[1629] Pierre-Olivier FANICA, *op. cit.*, p. 372.
[1630] C. PORCHER, *Quatrième congrès international de laiterie*, Budapest, 6-11 juin 1909, p. 5.
[1631] Jean ALLIX, « Le bassin laitier lyonnais et l'approvisionnement en lait de la ville de Lyon », *Les études rhodanniennes*, vol. 20, n°1-2, 1945, p. 71.
[1632] Jean ALLIX, *loc. cit.*, p. 75.
[1633] Jean-Luc MAYAUD, *Gens de la terre : la France rurale 1880-1940*, Paris, Ed. du chêne, 2002, p. 222.
[1634] Voir Régis THIBEAULT, *op. cit.*, chapitre III L'essor de l'industrie laitière au Québec.

hippomobile[1635] et par carriole tractée par des chiens[1636]. Le transport du lait en direction de la beurrerie est une activité qui requiert du temps pour les cultivateurs. Cette lenteur s'explique à la fois par la distance entre les exploitations et la beurrerie et les contraintes de la traction hippomobile.

On voit apparaître une organisation stricte des déplacements et un certain communautarisme qui se développe pour le transport du lait chez les cultivateurs[1637]. Ils se regroupent de manière à alterner les déplacements pour ne pas perdre une demi-journée de travail[1638] ou déposent leur lait en bordure de route dans des bidons soumis à une réglementation stricte[1639]. En 1933, un règlement officiel requiert que les personnes effectuant le transport du lait possèdent un permis annuel délivré par l'inspecteur général[1640]. L'inspecteur organise le temps des déplacements et contrôle les quantités de lait transportées, leur provenance et les endroits de chargement et de livraison. Le transport du lait tend donc à se structurer progressivement. Cette situation perdure jusqu'à l'apparition des camions et camionnettes réfrigérés dans les années 1950-1960[1641]. L'essor de la vitesse automobile amène donc une centralisation des beurreries et des infrastructures conditionnant le lait et ses dérivés.

Le recours à l'automobilisme bouleverse l'activité laitière dans ses temporalités, sa production et sa répartition territoriale. La profession laitière tend à se techniciser et à se complexifier : elle devient véritablement une industrie. Une divergence entre la région de Québec et le département du Rhône réside dans l'essor plus important de coopératives dans la région de Québec : la présence de cette forme d'organisation s'explique par le rapport entre le territoire et la répartition des infrastructures laitières.

[1635] Raymond LETOURNEAU (dir.), *Un visage de l'Île d'Orléans : St-Jean*, St-Jean, Corporation des fêtes du tricentenaire, 1979, p. 220-221.
[1636] Voir photographie : BANQ, P428, S3, SS1, D5, P14 : le transport de lait par attelage de chien dans l'Île d'Orléans vers 1930.
[1637] Auguste PELCHAT, Louiselle PELCHAT, Lisette P. GAGNE, Hélène BOUTIN, *Un souvenir pour l'avenir : St-Gédéon de Beauce 1890-1990*, Saint-Gédéon, Centenaire Saint-Gédéon de Beauce, 1990, p. 276-277.
[1638] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la régie des services publics*, n°7563v, (28 juillet 1942), 1960-01-043\109.
[1639] « La distribution du lait dans les villes », *La terre de chez nous*, 22 février 1931, p. 312.
[1640] « Transport du lait et de la crème », *La terre de chez nous*, 13 septembre 1933, p. 769.
[1641] Jacques SAINT-PIERRE, *op. cit.*, p. 114.

L'essor du service postal rural

Apogée et déclin de la Poste Automobile Rurale dans le Rhône

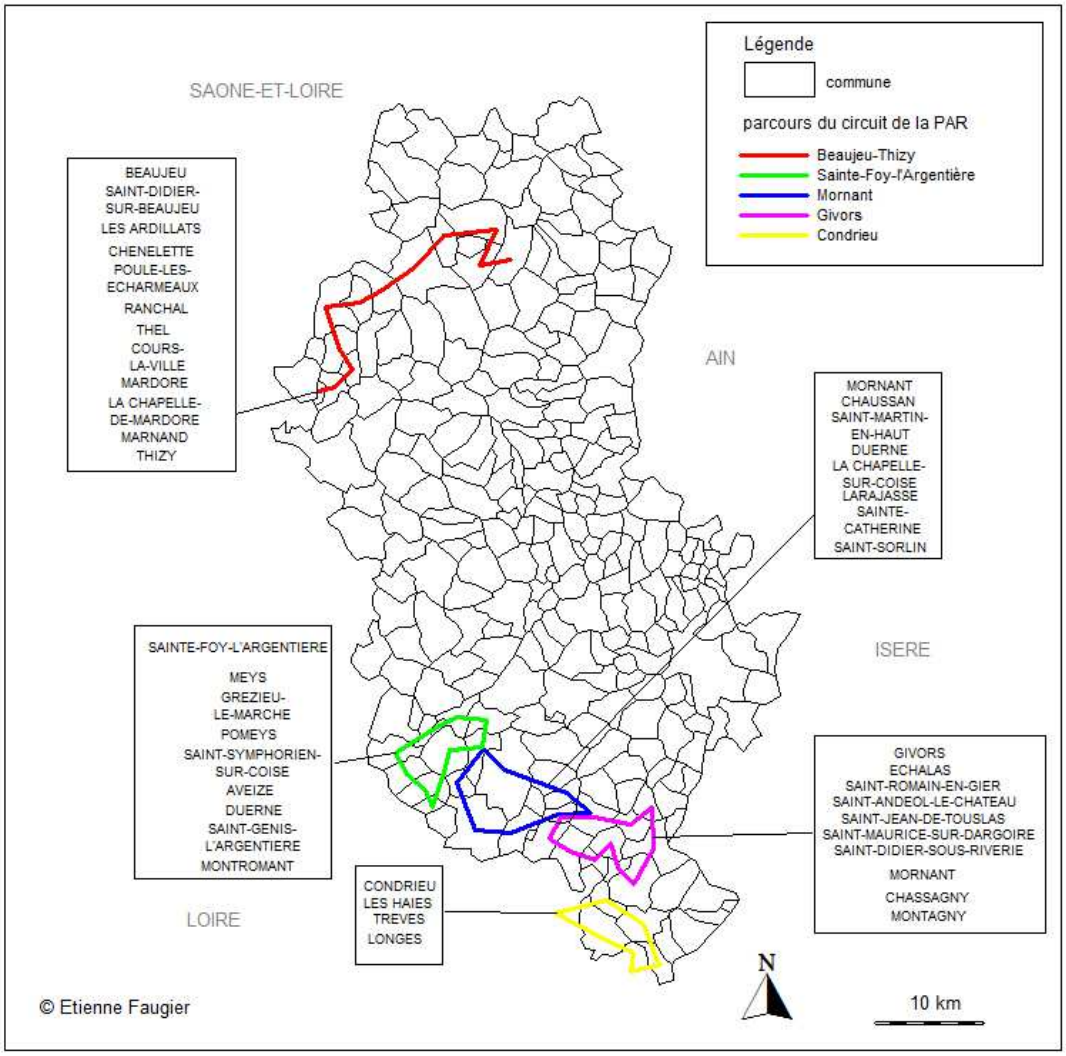
Au XIX^e^ siècle, le facteur rural effectue ses déplacements à pied, à cheval ou mulet et à bicyclette[1642]. La Poste s'intéresse à l'automobile dès le début du XX^e^ siècle[1643]. Des essais de motorisation du service postal ont lieu dans le Rhône en 1906[1644]. Progressivement, le facteur s'équipe d'automobiles et de fourgonnettes qui lui permettent de réaliser son travail plus vite et plus efficacement[1645].

Dans les zones rurales, la Poste a recours aux lignes d'autobus pour le transport des dépêches ; néanmoins, le service connaît des limites notamment en ce qui concerne la régularité des horaires[1646]. Dans les faits, l'idée de la Poste Automobile Rurale (PAR) est avancée dès 1922 à cause des faiblesses de l'autobus et des atouts de l'automobile[1647] – les modèles d'automobile sont donc transformés pour satisfaire les besoins postaux. Dès 1926-1927, la Poste organise le service de la PAR destiné au transport de voyageurs pour lutter contre l'isolement rural[1648]. Les principales dessertes sont donc les communes dépourvues de bureau de poste et abritant moins de 2 500 habitants[1649]. Cette prestation amène à de nouvelles modifications de l'espace rural. En effet, d'une part, elle réaménage la temporalité de la vie rurale – les nouvelles sont attendues à heures fixes – et d'autre part, des infrastructures sont mises à disposition pour accueillir les marchandises, colis et lettres. La Poste propose d'effectuer les différentes opérations postales classiques – vente de timbres, d'enveloppes, émission de mandats-cartes, mandats-chèques et expédition de la messagerie – et elle propose aussi

[1642] Sébastien RICHEZ, « Le facteur rural des postes en France avant 1914 : un nouveau médiateur au travail », *Le mouvement social*, n°218, 2007/1, p. 37-38.
[1643] La motorisation de la poste en ville est pensée à la fin du XIX^e^ siècle : FAMB, « La poste automobile », *La France automobile*, n°42, 15 octobre 1896, p. 504.
[1644] Yves LECOUTURIER & Pierre-Stéphane PROUST, *La poste automobile et les véhicules des PTT 1897-1970*, Paris, Publication de l'Union marcophile, du Club des spécialistes de France et de la Société des collectionneurs d'estampilles et d'oblitérations réunis, 1998, p. 13.
[1645] Un des seuls travail sur ce sujet est : Virginie DETRY, « La motorisation de la distribution du courrier en France de l'entre-deux-guerres à la réforme de 1988 », Master d'histoire contemporaine, Paris, Paris-Sorbonne Paris 4, 2008 ; publié partiellement dans « Cambouis et tôle jaune. La Poste et la voiture depuis 1930 », *Cahiers pour l'histoire de la Poste*, n°13, novembre 2010. Merci à Sébastien Richez de m'avoir transmis cette source.
[1646] Yves LECOUTURIER & Pierre-Stéphane PROUST, *op. cit.*, p. 19.
[1647] Yves LECOUTURIER & Pierre-Stéphane PROUST, *op. cit.*, p. 26.
[1648] Alain FLOC'H, « La poste automobile rurale en France (1926-1971) : son organisation, son fonctionnement, ses correspondants postaux, ses timbres à date », *Les feuilles marcophiles*, n°12, juin 2007.
[1649] Sébastien RICHEZ, « L'idée du service postal combiné ressuscitée : La Poste Automobile Rurale », colloque FNARH, 17-19 octobre 2007.

d'effectuer des commissions[1650]. Plus encore, la PAR contribue à tisser fermement des liens économiques et sociaux entre les différents territoires de l'espace rural : les PTT mettent en contact les individus avec les commerçants et les artisans de la région. Les relais deviennent donc des lieux centraux de la vie sociale et économique. L'aire de connaissance et d'expérience du territoire s'accroît pour les individus qui bénéficient d'une PAR. Dès 1937, les véhicules postaux sont de couleur verte : il s'agit d'une initiative majeure à but publicitaire et identitaire[1651].

Carte 38 : Circuits et communes desservies par la PAR dans le département du Rhône vers 1930



Source : ADR, « Service de poste automobile rurale fonctionnant dans le département du Rhône », Poste Automobile Rurale, 1650W12

Le premier circuit de PAR dans le Rhône est le circuit de Condrieu inauguré à la fin de l'année 1929. Par la suite, quatre autres circuits sont créés autour de Givors,

[1650] ADR, « Poste Automobile Rurale : Circuit de Sainte-Foy-L'Argentière », ministère des Postes, des Télégraphes et des Téléphones, 11 avril 1932.
[1651] Yves LECOUTURIER & Pierre-Stéphane PROUST, *op. cit.*, p. 73.

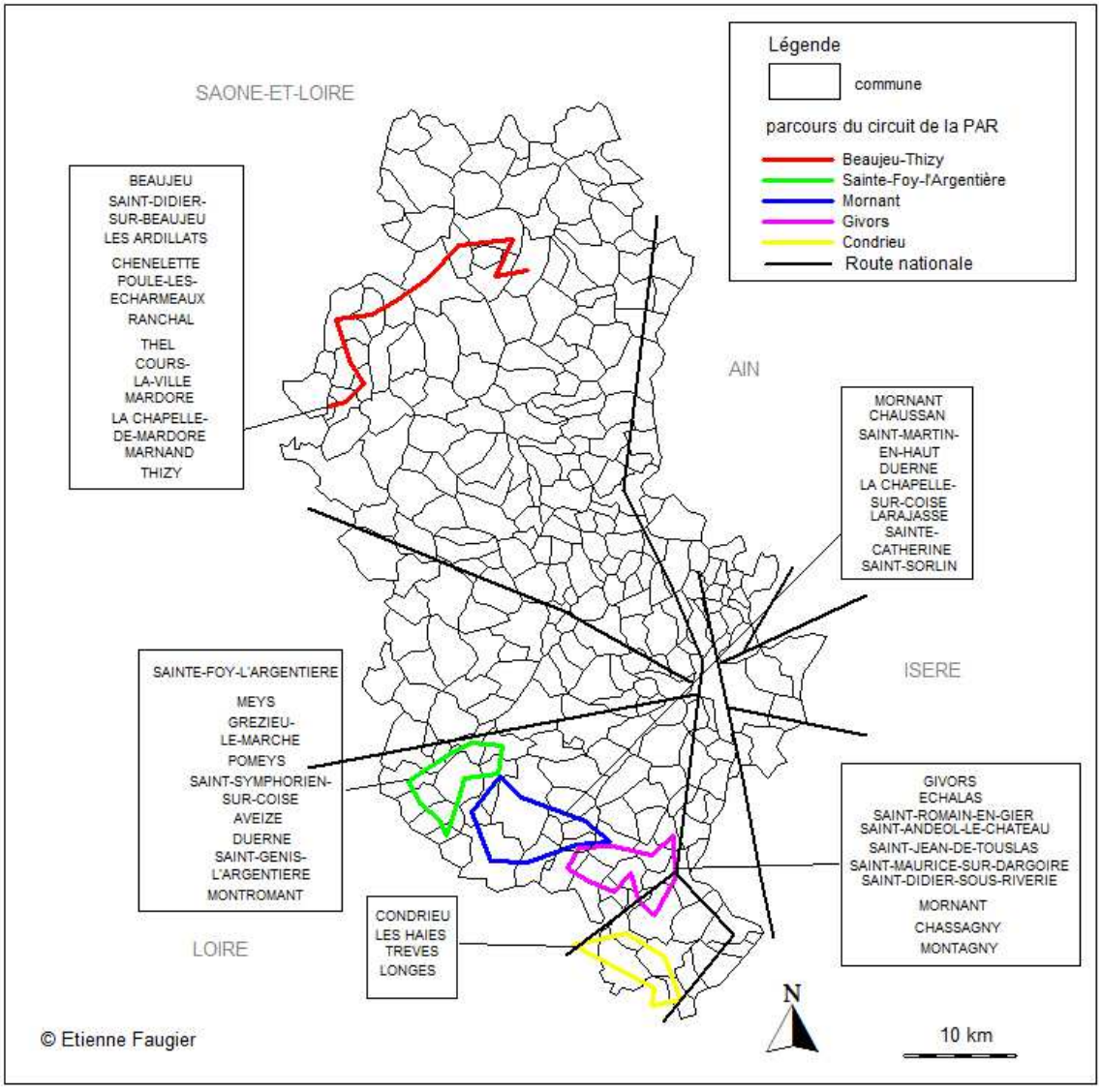
Mornant, Sainte-Foy-L'Argentière et Beaujeu dans les années 1930[1652]. Plusieurs remarques peuvent être faites lorsque l'on compare la carte des circuits de PAR à la carte des automobiles agricoles (carte 23). On constate que le circuit de Beaujeu répond à demande de la population, car les communes traversées ne sont pas équipées en automobiles agricoles. C'est aussi le cas pour le circuit de Sainte-Foy-L'Argentière et Condrieu. Les deux autres circuits traversent des communes mieux équipées en automobiles agricoles, toutefois, ces dernières présentent peu de véhicules agricoles motorisés – une dizaine. Par exemple, le circuit de PAR de Mornant ne passe pas par Rontalon où l'on dénombre 23 automobiles agricoles. Les circuits de PAR sont élaborés pour répondre à l'absence ou le faible taux de la motorisation de plusieurs communes. Cela se confirme lorsque l'on ajoute à l'analyse la carte montrant le nombre de véhicules motorisés dans le Rhône en 1939 (carte 35). Excepté la commune de Givors qui comptabilise une vingtaine de véhicules motorisés, la majorité des communes traversées par la PAR possède un faible taux de motorisation.

La PAR transporte des individus, des colis et commissions, des bicyclettes-voitures d'enfant, des bidons de lait et du pain. Dans les années 1930, tous les circuits, excepté celui de Givors – qui propose 12 places puisqu'il s'agit d'un car – offre quatre places dans leur automobile. Ils subissent des modifications quant à leurs horaires et aux communes desservies. On peut évoquer l'exemple du circuit de Sainte-Foy-L'Argentière, mis en vigueur le 11 avril 1932[1653], qui est modifié à partir du 15 septembre 1947[1654]. Aux précédentes communes desservies, on ajoute la commune d'Yzeron. Le circuit de Beaujeu est aussi modifié ; en effet, la commune de Thel souhaite l'organisation d'un car sur le parcours Beaujeu-Thizy[1655]. Les circuits de la PAR existent du fait d'un manque certain de structuration de l'espace : quelques espaces sont mal desservis par le système routier. C'est flagrant lorsque l'on regarde le circuit de Beaujeu au nord-ouest du département et le réseau routier de 1919.

[1652] Voir annexe, cartographie, cartes 6 à 9.
[1653] ADR, « Poste Automobile Rurale : Circuit de Ste-Foy-L'Argentière », ministère des Postes, des Télégraphes et des Téléphones, 11 avril 1932.
[1654] ADR, « Lettre du directeur des PTT à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées », 23 septembre 1947, Poste Automobile Rurale, 1650W12.
[1655] ADR, « Lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au directeur départemental des PTT », 3 février 1947, Poste Automobile Rurale, 1650W12.

Le service est perturbé par les événements de la Seconde Guerre mondiale. Les circuits de la PAR sont réaménagés dans le but de réduire la consommation du carburant qui vient à manquer durant cette période. Sur le circuit de Condrieu, Rive-de-Gier – située dans la Loire – n'est visité que les jours de marché – soit le mardi et le vendredi ; cela occasionne une diminution de 105 km à 88 km les autres jours. Quant au circuit de Givors, le parcours est réduit de 100 km à 69 km environ. Les circuits de Mornant et de Sainte-Foy-L'Argentière sont eux aussi réduits et passent de 120 à 96 km et de 110 à 80 km[1656].

Carte 39 : Les circuits de la PAR en 1930 et le réseau routier de 1919 dans le Rhône



Source : ADR, « Service de poste automobile rurale fonctionnant dans le département du Rhône », Poste Automobile Rurale, 1650W12

[1656] ADR, « Lettre du Directeur régional des PTT au préfet du Rhône », 24 août 1940, Poste Automobile Rurale, 1650W12.

La direction des PTT pense à supprimer les circuits de Givors, Condrieu et Mornant dès 1957 du fait de la réorganisation de la distribution et de l'acheminement du courrier dans le sud du département[1657]. Malgré tout, de nouveaux circuits de PAR sont ouverts dans le département. Quatre autres circuits sont ouverts dans les années 1960 – Thizy, Larajasse, Saint-Symphorien-sur-Coise et Cours[1658].

À partir de 1946, la Poste prend en charge l'achat systématique de véhicules à moteur : elle constitue une véritable flotte postale[1659]. La transition entre le postier à bicyclette et le facteur motorisé est parfaitement illustrée dans le film de Jacques Tati *Jour de fête* paru en 1949 : le facteur à bicyclette disparaît progressivement dès les années 1950[1660]. En effet, la distribution motorisée dans les campagnes débute à partir de 1952. La modernisation du facteur par la motorisation d'abord à deux puis à quatre roues entraîne quelques changements dans la structuration du territoire : les boites aux lettres occupent désormais un lieu spécifique au bord de la route[1661]. Avec l'essor des voitures populaires, les postiers font désormais leurs tournées rurales en 4 CV à partir de 1947, en fourgonnette 2 CV Citroën et en Renault 4 à partir de 1952-1953[1662] – ; la généralisation de la motorisation est décidée en 1954[1663]. C'est le début de la fin du service de la PAR[1664].

Par ailleurs, les individus français commencent à s'équiper en automobiles leur permettant de se déplacer eux-mêmes pour se rendre au bureau de poste. Les atouts de la vitesse automobile s'imposent donc progressivement au sein de la poste française. Le recours aux véhicules à moteur ne se réduit pas à la seule sphère de la distribution des messages ; on retrouve des véhicules au sein des services techniques, des bureaux temporaires et mobiles et des ambulants routiers. Ces différents départements ont

[1657] ADR, « Lettre du directeur départemental des PTT du Rhône à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées », 3 décembre 1957, Poste Automobile Rurale, 1650W12 ; « Lettre du Président du Comité Technique Départemental des Transports au Directeur Départemental des PTT », 13 novembre 1957, poste automobile rurale, 1650W12.
[1658] Voir annexe, cartographie, cartes 10 et 11.
[1659] Yves LECOUTURIER, « La création du service automobile des PTT en 1946 », *Les Cahiers de la FNARH*, n°112, 2009, p. 75-80.
[1660] Yves LECOUTURIER & Pierre-Stéphane PROUST, *op. cit.*, p. 84.
[1661] http://www.ina.fr/economie-et-societe/vie-sociale/video/AFE85004786/facteurs-motorises.fr.html, consulté le 16/03/12.
[1662] Sébastien RICHEZ, « Le postier sympathique recourt à l'utilitaire » dans Mathieu FLONNEAU & Arnaud PASSALACQUA, *L'utilité de l'utilitaire*, Paris, Descartes, 2010, p. 99.
[1663] Yves LECOUTURIER & Pierre-Stéphane PROUST, *op. cit.*, p. 90.
[1664] Virginie DETRY, *loc. cit.*, p. 69-70.

procédé à des essais de motorisation dès les débuts du XX^{e} siècle, mais le véritable boom de la motorisation s'effectue durant les années 1940-1950[1665].

Le service postal dans la région de Québec

Au Canada, le service postal rural apparaît en 1908 en Ontario – bien que l'idée remonte au début du XIX^{e} siècle[1666]. Auparavant, les ruraux devaient se rendre au bureau de poste le plus proche pour obtenir leur courrier[1667]. Du fait des grandes distances, le transport ferroviaire est le plus utilisé par les services postaux[1668]. Dès 1908, le service postal rural s'effectue avec l'aide de chevaux et de carrioles[1669].

En 1912, un nouveau service apparaît appuyant le service postal rural : la livraison à domicile. Le bureau de poste qui est un lieu de sociabilité tend à se faire moins actif dans les différentes localités[1670]. L'essor du service postal rural conduit donc au réaménagement du territoire.

Dans la région de Québec, la distribution de la messagerie s'effectue aussi par le biais de la motorisation : à Lévis, un service régulier de messagerie par camion et tramway dessert Lauzon, Lévis, Saint-David, Saint-Télesphore et Saint-Romuald[1671]. La généralisation de l'utilisation de l'automobile et parfois de l'autoneige dans le transport du courrier rural intervient dans les années 1960[1672]. Le service postal mobilise donc tous les moyens de locomotion disponibles pour effectuer les tournées ; ce faisant, il modifie la structuration du paysage et les habitudes des populations.

L'adoption de l'automobilisme au sein de la poste permet de proposer un service de proximité qui s'appuie sur des institutions – les relais, l'hôtel de la poste, les

[1665] Yves LECOUTURIER & Pierre-Stéphane PROUST, *op. cit.*, p. 95-183.
[1666] Ian E. LEE, "The Canadian Postal System: Origins, Growth and Decay of the State Postal Function, 1765-1981", Ph. D. Political Science, Carleton, Carleton University, 1989, p. 217.
[1667] Thomas A. HILLMAN, "The Introduction of Rural Mail Delivery Service In Canada – part 1", *BNA Topics*, January-February 1981, p. 31.
[1668] John WILLIS, « L'importance du bureau de poste en milieu rural au Canada, 1880-1945 », *Histoire Sociale*, vol. 30, n°59, 1997, p. 153.
[1669] Ian E. LEE, *op. cit.*, p. 296-297 Entre septembre 1908 et septembre 1911, il y a 27 routes qui traversent le Québec et entre octobre 1911 et février 1915, on en dénombre 372.
[1670] John WILLIS, *loc. cit.*, p. 151.
[1671] BANQ, Inventaire des ressources naturelles, E16, 1960-01-035-167, Comté municipal de Lévis, 1940, p. 39.
[1672] Stéphanie OUELLET, « L'Île Verte, une tradition postale rurale », *Cap-aux-Diamants*, n°61, printemps 2000, p. 52.

commerces – présentes au sein du territoire rural. Dans les deux espaces, le service postal automobile permet aux ruraux de résider au sein de ce territoire tout en bénéficiant d'un service de qualité quant à la messagerie et au transport. Le déclin de ce service dans le Rhône peut être vu comme un signe de la démocratisation automobile et le passage vers une société rurbanisée.

Utilités de l'utilitaire[1673]

Une multitude d'autres professions se sont ainsi progressivement motorisées, les industriels diversifient les spécificités des véhicules à moteur.

Dans le Rhône, la pluralité de l'utilitaire

Nous avons évoqué le cas de la PAR dans le Rhône qui fait le transport de personnes, de marchandises et de messagerie. C'est aussi le cas de services publics d'automobiles. Il s'agit d'entrepreneurs automobilisés qui signent un contrat avec une ou plusieurs communes de la région pour proposer un circuit de transport de voyageurs. Le contrat porte sur plusieurs critères : la capacité du véhicule, le circuit et le choix des communes desservies, le nombre de trajets par semaine, les horaires proposés, la durée du service proposée en année et bien évidemment le prix des prestations proposées. Les entrepreneurs peuvent obtenir des subventions de la part des communes traversées, des PTT pour le transport de messagerie et du département[1674]. Les entrepreneurs sont bien trop nombreux et les caractéristiques des circuits bien trop changeants pour pouvoir proposer une cartographie ou bien un simple recensement de ce service. Nous nous attacherons donc à évoquer la manière dont se structurent les grandes lignes de ce service en usant d'exemples illustrant nos propos.

Les débats lors de la proposition de la ligne Beaujeu à Saint-Vincent-de-Reins en 1921 sont particulièrement intéressants. Ils montrent que sont pris en compte les communes traversées – « Beaujeu, Les Ardillats, Chenelette, les Écharmeaux (de la commune de Poule), Ranchal et Saint-Vincent-de-Reins » –, le type de route sur laquelle circule le véhicule de transport – un chemin de grande communication –, la distance totale du circuit – 28 km –, la population éventuellement touchée par ce service

[1673] Mathieu FLONNEAU & Arnaud PASSLACQUA (dir.), *Utilités de l'utilitaire : aperçu réaliste des services automobiles*, Paris, Descartes & Cie, 2010.
[1674] ADR, Rapport du subdivisionnaire à propos du service entre St-Germain et Chasselay, 14 novembre 1927, Services publics d'automobiles, 1970W29.

– environ 3 400 habitants –, les communes déjà desservies par les chemins de fer – Beaujeu, Les Ardillats, Chenelètte, Écharmeaux et Saint-Vincent-de-Reins – et la capacité du véhicule – soit 20 places à l'aller et 20 places au retour[1675]. Ce rapport permet de préciser les éléments décisionnels qui intéressent les municipalités quand elles font le choix de subventionner tel ou tel entrepreneur. Sont donc pris en compte : le circuit et sa longueur, la population visée et la question de la concurrence des chemins de fer vis-à-vis de ce nouveau mode de déplacement. Avec l'essor de circuits automobiles, les communes retirent progressivement leur financement des différents circuits : c'est le cas de la ligne reliant Bully à la gare de l'Arbresle[1676].

Il existe aussi des services à but touristique. C'est le cas par exemple de M. Thollot qui propose un circuit reliant Yzeron à Lyon par la RN89 sur une base estivale puis annuelle. La proposition est acceptée par le conseil municipal, car l'autre solution pour se rendre à Yzeron depuis Lyon est d'emprunter trois modes de transport pour un parcours de 26 km : le car, le train et la crémaillère[1677].

Les usages de l'utilitaire dans la région de Québec

Dans la région de Québec, le camion est particulièrement utile dans le domaine de la foresterie et pour l'industrie de pâte et papier[1678]. Par le passé, le bois était transporté par les voies fluviales ou par les routes ferroviaires. Il s'agit d'un domaine particulièrement bien développé au Québec[1679]. Plus largement, l'industrie du transport routier est fondamentale pour les municipalités dépourvues de chemins de fer[1680].

Un des pionniers, Armand Doyer, initie un service routier direct entre les Sept-Îles, Québec et Montréal. Il s'agit d'un gain de temps puisque le recours au camion supprime les différents transbordements et le recours à divers modes comme c'était le

[1675] ADR, Rapport du subdivisionnaire à propos de la ligne Beaujeu à St Vincent de Reins, 9 février 1921, Services publics d'automobiles, 1970W29.
[1676] ADR, Rapport du subdivisionnaire à propos de la ligne Bully-L'Arbresle, 12 novembre 1936, Services publics d'automobiles, 1970W29.
[1677] ADR, Rapport de l'ingénieur, 30 octobre 1936, Services publics d'automobiles, 1970W29.
[1678] Gilles AUDET, « Le camion dans le transport forestier », thèse de foresterie et géodésie, Québec, Université Laval, 1948, p. 1.
[1679] E. MAHEUX, « Le camion-automobile : son rôle et ses problèmes », essai de science commerciale, Québec, Ecole Supérieure de commerce de Québec, 1942, p. 17 & 21.
[1680] BANQ, Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-73, Circulation et législation automobile, 728, Mémoire des employeurs et employés de l'industrie du transport routier au ministre des Transports et Communications, 29 novembre 1955, p. 2.

cas par le passé[1681]. Dans le comté de Lévis, plusieurs services de camionneurs transportent divers produits : du bois – du bois à pâte et du bois de construction, du bois de chauffage –, des produits agricoles – de la viande, du beurre, des légumes[1682] –, des produits manufacturés, des chevaux et des médicaments[1683]. Ils sont particulièrement nombreux à Lévis et tendent à diminuer au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre urbain. Sur l'Île d'Orléans, on trouve quelques camionneurs. Albert Blouin, épicier, effectue des trajets entre Saint-Jean et Saint-François à partir de 1936. Joseph Létourneau, transporte de la marchandise, déménage les vacanciers et effectue des transports entre Saint-Jean et Saint-Laurent. À la fin des années 1940 et au début des années 1950, Albert Blouin vend sa ligne et rachète celle de Létourneau ; il possède plusieurs camions et effectue le transport sur toute l'Île d'Orléans sous le nom « Georges Blouin Transport[1684] ». Quelques entreprises ont aussi recours aux poids lourds pour transporter les journaux de la région. On peut citer l'entrepreneur A. Lamothe qui délivre les journaux *La Patrie*, *Le Devoir* et le *Montreal Daily Star* à Québec et dans les environs dès 1947[1685].

Les conditions de circulation sont difficiles du fait des routes inadéquates, des conditions hivernales qui obligent les camionneurs à suspendre leur activité entre décembre et mai chaque année[1686]. À cause du poids excessif des véhicules utilisés par les camionneurs, ces véhicules sont interdits de circulation durant la période de dégel, car ils sont susceptibles d'endommager le pavage des routes[1687]. Cette interdiction s'applique uniquement sur quelques portions de route, mais elle met un frein sérieux à l'activité économique des camionneurs comme le montre le tableau 26. Elle constitue un manque à gagner pour les camionneurs. C'est une des raisons qui conduit les camionneurs à se constituer en organisations et en syndicats.

[1681] Jean RAYMOND, Sylvain SAUMURE & Camille ARCHAMBAULT, *Histoire du Camionnage : biographie*, Montréal-Nord, Éditions JSSR, 1992, p. 11.
[1682] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E23, *Ordonnances de la régie des services publics*, n°2399c, (9 juin 1942), 1960-01-043\109.
[1683] BANQ, Inventaire des ressources naturelles, E16, 1960-01-035-167, Comté municipal de Lévis, 1940, p. 39.
[1684] Raymond LETOURNEAU (dir.), *op. cit.*, p. 292-293.
[1685] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la régie provinciale des transports et communications*, n°4280c, (15 février 1947), 1960-01-043\208.
[1686] Jean RAYMOND, Sylvain SAUMURE & Camille ARCHAMBAULT, *op. cit.*, p. 17.
[1687] La période de dégel a lieu entre la fin mars et la fin mai : c'est le moment où le revêtement des routes est le plus fortement soumis à des différences de températures qui le fragilisent.

Tableau 26 : Indications de la période de dégel en 1957 dans la région de Québec

	fermeture		
comté	du	au	nombre de jours
Montmorency-Québec	03-avr-57	12-mai-57	40
Bellechasse-Montmagny	19-avr-57	31-mai-57	43
Lévis	03-avr-57	06-mai-57	34
Portneuf	31-mars-57	12-mai-57	44

Source : BANQ, E23, fonds du ministère des Transports, 1960-01-039-83, Fermeture de routes durant la période de dégel, 448.

En 1939, le Syndicat des camionneurs de la province de Québec Inc. voit le jour sous l'impulsion de Camille Archambault[1688]. Il s'agit d'un groupe de pression qui attend du gouvernement une politique économique qui le favorise et développe les réglementations relatives au monde des camionneurs. Par la suite, Archambault crée l'Association du transport interurbain Inc. dans le but d'aider les transporteurs routiers opérant des services réguliers. Les diverses associations et syndicats de la province se regroupent progressivement et forment l'Association du transport par camion du Québec. En 1951, elle prend le nom de l'Association du camionnage du Québec (ACQ). L'association a pour mission de développer et défendre le camionnage au Québec[1689] ; elle regroupe les propriétaires d'un ou de plusieurs camions. Elle constitue un acteur et un groupe de pression particulièrement fort avec lequel les différentes institutions gouvernementales, les professionnels, les industriels et d'autres entrent en contact[1690]. C'est ainsi qu'on la retrouve lors d'une réunion du Comité provincial de sécurité routière dans les années 1950 (photo 8).

[1688] Jean RAYMOND, Sylvain SAUMURE & Camille ARCHAMBAULT, *op. cit.*, p. 7-9.
[1689] BANQ, Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-89, Association du camionnage, 548, Mémoire de l'Association du Camionnage du Québec au ministre des Transports et Communications de la province de Québec, 1959.
[1690] BANQ, Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-89, Association du camionnage, 548, Lettre de l'Association du Camionnage du Québec, 9 octobre 1959 ; Lettre de l'ingénieur en chef à l'Association du Camionnage du Québec, 14 octobre 1959 ; Lettre de l'Association du Camionnage du Québec au ministre des Travaux Publics, 29 septembre 1959.

Photo 8 : Réunion du Comité provincial de sécurité routière soulignant les progrès du camionnage au Québec dans les années 1950

Source : BANQ, E6,S7,SS1,D219657

Dans la région de Québec, une multitude de services publics émergent : des entreprises de taxis et des entreprises d'autobus. Ils sont surveillés et contrôlés par un organisme qui relève du ministère des Transports. Celui-ci a pris différents noms au fil du temps :

Tableau 27 : L'évolution de l'institution réglementant les services publics de transport

Période	Intitulé
1910-1920	Commission des services d'utilité publique du Québec
1920-1939	Commission des services publiques de Québec
1939-1940	Régie provinciale des transports et des communications
1940-1945	Régie des services publics
1945-1949	Régie provinciale des transports et des communications
1949-1972	Régie des transports

Source : BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28.

Plusieurs remarques doivent être évoquées à propos des services publics d'automobiles. Il s'agit d'un domaine très compétitif[1691]. On peut citer l'exemple d'une ordonnance de la Commission qui condamne un entrepreneur qui donne un service de

[1691] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec* (1er octobre 1936), 1960-01-043/7.

taxis illégal qu'il annonce « […] par criée à la porte de l'église […][1692] » dans les municipalités de Lévis et Saint-Damien. Cet exemple souligne la place stratégique que représente l'église au sein de la société québécoise – il s'agit d'un lieu où les populations se retrouvent quotidiennement[1693] – et illustre un des biais par lequel les entrepreneurs de services automobiles se font connaître. La commission influence les municipalités à la demande des entrepreneurs en émettant un avis favorable après enquête. Ainsi, l'institution en question ne se contente pas de contrôler et réguler l'essor des entrepreneurs automobiles, elle constitue aussi un arbitre et un conseiller pour l'élaboration de parcours automobiles[1694]. En effet, on remarque que les entrepreneurs proposent de desservir des lieux ou des parcours qui font déjà l'objet de services automobiles, car il s'agit de parcours possédant une certaine rentabilité[1695].

Il existe donc une multitude de services automobiles qui requiert des automobiles – taxis –, des autobus, des camions et des autoneiges[1696]. Ces derniers transportent une riche variété de marchandises.

Quelques métiers ambulants

Le boucher motorisé

Un autre professionnel a recours à la mobilité : le boucher, qui délaisse le cheval. Un éventail de véhicules à destination des bouchers est progressivement élaboré[1697]. Dans le Rhône, Lyon constitue le second marché de France pour la boucherie [1698]. Dans l'espace rural, il existe deux types de boucher : les maîtres bouchers qui exercent dans leur bourg et les bouchers de campagne qui sont eux plus

[1692] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec* (26 octobre 1926), 1960-01-043/7.
[1693] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la régie provinciale des transports et communications*, n°1752, (13 février 1947), 1960-01-043\211.
[1694] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec* (22 juillet 1936), 1960-01-043/7,.
[1695] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec*, (14 mai 1937), 1960-01-043/7.
[1696] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la régie provinciale des transports et communications*, (18 décembre 1946), 1960-01-043\211, Ordonnance pour faire le transport de voyageurs par autoneige entre Lévis et Rivière du Loup ; *Ordonnance de la régie provinciale des transports et communications*, n°1549 (21 décembre 1946).
[1697] Régis THIBEAULT, *op. cit.*, p. 105-106.
[1698] Jean LABASSE & Michel LAFERRERE, *La région lyonnaise : Saint-Etienne, Alpes du Nord, Lyon*, Paris, PUF, 1966, p. 141 « Il dispose de vastes installations et jouit d'une solide réputation, notamment pour les pratiques financières qui y ont cours. Les bêtes y affluent depuis le Massif Central et les Alpes, et sur les grandes foires d'embouche, à Saint-Christophe-en-Brionnais notamment, commissionnaires et chevillards lyonnais pèsent d'un poids égal, ou peu s'en fait, à celui de leurs rivaux parisiens ».

mobiles[1699]. Après la Seconde Guerre mondiale, les camions frigorifiques font leur apparition[1700]. Ces différents types de camion permettent aux bouchers de proposer de la viande fraîche et saine. Ainsi, un nouveau service émerge : la « "viande sous cellophane" [soit la distribution de viandes préparées en morceaux] [qui] a fait son apparition en France en 1952[1701] ». Ces nouveaux véhicules permettent d'allonger les distances de trajet, mais ces derniers doivent se faire sous de strictes conditions techniques – la température pour la conservation de la viande doit être réglée correctement, les morceaux de viande ne doivent pas se toucher et l'isolation du véhicule doit être parfaite. Ces différentes mesures deviennent la règle pour le transport de la viande, mais aussi des fruits et légumes et de tous les condiments transportés[1702]. On retrouve cette même transition dans la région de Québec où le boucher qui effectuait ses livraisons à cheval, se déplace désormais par véhicule à moteur.

L'épicerie sur roues : un utilitaire pour tout faire

D'autres professions ont recours aux véhicules à moteur. Équipé de sa camionnette, l'épicier parcourt les villages, les bourgs et les lieux-dits de l'espace rural en fournissant les denrées et les vivres aux populations. L'épicier fait office de lien avec le monde extérieur en propageant les nouvelles par la presse et par l'oralité. Le film d'Éric Guirado *Le fils de l'épicier*, sorti en 2007, montre bien les relations sociales qui se tissent autour du véhicule ambulant qui parcourt les routes de bourg en bourg[1703]. On retrouve le même phénomène dans la région de Québec[1704]. Cela est dû à la géographie des villes et villages et aux grandes distances qui existent entre ces derniers.

Personnaliser l'automobilisme par l'utilitaire

Il n'y a pas de limite à l'imagination des individus qui souhaitent faire du commerce dans le monde rural. On peut citer l'exemple de la librairie ambulante qui prête des livres à ceux et celles qui sont intéressés. Une série d'expérimentations de librairie ambulante est mise en place dans les années 1910 et se confirme par la création

[1699] Jean-Marie VALLEZ, « La boucherie rurale en Normandie au XVIII[e] siècle », *Histoire & Sociétés rurales*, vol. 29, 2008/1, p. 74.
[1700] FAMB, « Le transport des denrées périssables sous température dirigée », *L'équipement automobile : autocar et grandes routiers*, n°283, avril 1953, p. 43.
[1701] FAMB, « Le transport des denrées périssables sous température dirigée », *loc. cit.*, p. 45.
[1702] FAMB, « Le transport par route des denrées périssables», *L'équipement routier : autocar et grands routiers*, n°278, Mai-juin 1952, p. 61-62.
[1703] Eric GUIRADO, *Le fils de l'épicier*, TS Production, 2007, 97 minutes.
[1704] *La terre de chez nous*, 23 février 1944, p. 20.

après la Seconde Guerre mondiale de bibliothèques centrales de prêt dans chaque département[1705]. Ce service offre ainsi la possibilité aux populations rurales d'étendre leur champ d'intérêt en ce qui a trait à la littérature[1706]. Dans la pratique, on crée au chef-lieu du département un dépôt central de livres qui alimente les communes rurales – soit celles de moins de 15 000 habitants. Ce dépôt est administré de deux bibliothécaires, un personnel de bureau et un chauffeur avec son bibliobus. Des dépôts secondaires sont institués dans des lieux publics tels que l'école et la mairie ; ils constituent des nœuds d'échanges des livres.

De l'autre côté de l'Atlantique, il suffit de posséder une automobile ou un véhicule à moteur pour devenir un marchand ambulant : c'est le cas d'un marchand ambulant qui vend des vêtements aux individus qu'il rencontre[1707].

Ces différents métiers contribuent à multiplier les liens entre les villes et les campagnes : on peut parler de services de proximité. Par ailleurs, ils ont aussi leur rôle dans le retard relatif de l'exode rural. En effet, en subvenant aux besoins de tout un chacun, ils permettent aux populations rurales de demeurer dans leur commune. Les différentes formes que l'automobilisme peut prendre épousent, au plus près, les professions présentes dans le monde rural. Dans un premier temps, elles permettent à la société rurale de conserver son identité propre distincte du monde urbain. Le docteur, le vétérinaire, le clergé et le facteur équipés d'auto encadrent visiblement et maintiennent l'unité du monde rural. Dans un second temps, le progressif déclin et la perte de visibilité de quelques professions – le docteur et le facteur – sont des signes de la transformation du monde rural et agricole vers un monde industrialisé et rurbanisé. Finalement, le Rhône et la région de Québec ne sont guère différents. Des divergences apparaissent lorsqu'il s'agit de pallier les spécificités propres à chaque territoire : dans la région de Québec, le recours à la motoneige pour les professions médicales ; dans le Rhône, le recours à la moto pour le clergé.

[1705] « Bibliobus et cinébus », *Les cahiers du clergé rural*, n°137, avril 1952, p. 328.
[1706] http://www.ina.fr/art-et-culture/litterature/video/CPF86626930/bibliobus.fr.html, consulté le 18/04/12 : il y a deux types de bibliobus : le bibliobus pour les scolaires et le bibliobus pour les adultes.
[1707] BANQ, Service ciné-photographie, section de photographie, négatif n°3948-57.

L’autocar : un usage diffus

À l’instar des précédentes professions qui utilisent les véhicules à moteur, l’autocar – contraction des mots « automobile » et « carrosse » – présent divers usages. Il peut relier deux villes – service intercité –, il peut transporter des individus depuis les principaux centres urbains vers les villages environnants ou vice-versa – service urbain régional –, il peut servir de navette entre la ville et la banlieue – service suburbain –, enfin, il peut prendre une coloration occasionnelle et touristique – les fameux *Sightseeing* québécois et américains. Nous laissons de côté les autobus, car ils interviennent uniquement dans les espaces urbains.

Les entrepreneurs de transport public

L’essor des lignes d’autocar dans le Rhône

Dans le Rhône, l’entrepreneur de services d’autocar le plus connu est Ernest Planche, résidant de Villefranche-sur-Saône[1708]. Dès le début de l’année 1930, il dirige un service familial d’autocar et messagerie : un service journalier Villefranche-sur-Saône-Lyon et retour et un service bi-hebdomadaire les lundi et vendredi Beaujeu-Lyon par Le Perreon et Villefranche-sur-Saône[1709]. La compagnie Planche diversifie ses activités, puisqu’elle propose un trajet depuis Villefranche-sur-Saône pour aller voir les pièces de théâtre qui se jouent de façon hebdomadaire à Lyon et elle met à disposition un car pour visiter l’exposition Coloniale à Paris[1710]. L’essor de l’autocar de tourisme se confirme[1711]. Ces multiples facteurs permettent l’émergence d’un type de véhicule spécifique : l’autocar de grand tourisme[1712]. Dans cette même lignée, il faut signaler les autocars de la neige. Des lignes d’autocar reliant le Rhône aux Alpes voient le jour : certaines reliant les stations hivernales depuis les gares ferroviaires, d’autres partant des

[1708] Voir « Les archives de nos lecteurs », *Charge utile magazine*, n°225, septembre 2011.
[1709] Anne-Marie GRANET-ABISSET, *De la mémoire à l’histoire, les Autocars Planche : trois générations d’entrepreneurs à Villefranche-sur-Saône, 1930-1997*, Lyon, Centre Pierre Léon-CNRS, 1998, p. 17.
[1710] Anne-Marie GRANET-ABISSET, *op. cit.*, p. 21.
[1711] FAMB, « Tourisme et autocar », *L’équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°301, mai 1956, p. 39.
[1712] FAMB, « L’autocar de tourisme », *L’équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°275, octobre 1951, p. 101-104.

grandes villes jusqu'aux pistes et enfin les navettes circulant entre la station et les pistes de ski[1713].

D'autres compagnies ont quelques retombées médiatiques : on peut citer la compagnie Ricou, armée de huit autocars de 21 places chacun, qui effectue des trajets entre Grenoble et Lyon durant les années 1930[1714]. D'autres compagnies d'autobus se créent sur le même modèle que la précédente[1715]. Les cars Buchet, initiés par Paul Buchet à la fin du XIX^{e} siècle circulent dans la région industrielle de Thizy[1716] – il se lance dans le transport hippomobile de cailloux et de pierre, puis dans celui du coton. Dès 1922, il obtient la concession pour le service de voyageurs et de marchandises entre Montmagny et Roanne[1717]. Il effectue plusieurs trajets depuis Cours en passant par Thizy, Montmagny et Roanne dès 1924[1718]. Des autocars de la société Citroën, à partir des années 1930 relient les différentes villes du département du Rhône entre elles[1719]. Dans les années 1950, le département du Rhône se classe parmi les départements possédant le plus grand parc d'autocar – plus de 600[1720].

Il y a donc accroissement des mobilités. Ces différentes lignes d'autocar soulignent une prise de conscience plus complète des coutumes, des habitudes et du désir de mobilité des individus. Les entrepreneurs élaborent leur projet en tenant aussi compte des lignes existantes – motorisées et ferroviaires –, et des principaux points de concentration du public[1721]. Une nouvelle structuration de l'espace apparaît progressivement : les arrêts d'autobus prennent le pas sur les arrêts de la malle-poste, les populations intègrent la nouvelle perception du temps donnée par les horaires réguliers du passage des autobus.

[1713] FAMB, « Les autocars de la neige », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°277, mars-avril 1952, p. 47-48.
[1714] FAMB, Dossier Rhône Alpes/ transport de personnes/ service régulier Ricou (Grenoble), Lettre des auto-cars & taxis Ricou au préfet (20 octobre 1931).
[1715] Anne-Marie GRANET-ABISSET, *op. cit.*, p. 16.
[1716] FAMB, Dossier Rhône Alpes – Transport de personnes, « Les cars Buchet ont 100 ans », *Les Routiers*, n°679, mai 1992,
[1717] www.media-tics.org/index.php?contribId=2303352041f1f19176d383580afa65d325c06ed0, consulté le 29/03/12.
[1718] www.media-tics.org/index.php?contribId=2303352041f1f19176d383580afa65d325c06ed0, consulté le 29/03/12.
[1719] A ce sujet consulter les *Almanach* produites par la firme automobile dans les années 1930.
[1720] FAMB, *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°282, Février 1953, p. 51.
[1721] FAMB, Dossier Transport de personnes – généralités, « Les transports publics automobiles », *Omnia*, n°70, p. 758.

La structuration du système d'autocar dans la région de Québec

L'autocar s'établit solidement à partir des années 1920. Il passe de suppléant du chemin de fer à concurrent de ce dernier[1722].

Dès 1926, le gouvernement régit le système des autocars par la mise en place de la Commission des services publics de Québec[1723]. Dans le même temps, la minorité de propriétaires d'autobus, composée de 27 membres, décide de s'associer : c'est la naissance de l'Association des propriétaires d'autobus du district de Québec (APAQ) ; elle devient ensuite, l'Association des propriétaires d'autobus et de camions du district de Québec[1724]. Les propriétaires de camions demandent de se retirer quelques mois plus tard et l'organisme regroupe uniquement des entreprises de transport de personnes[1725]. Elle a pour mission de promouvoir et de défendre l'autocar et son économie.

L'évolution du nombre d'autobus et d'autocar entre 1923 et 1960 (graphique 31) a été particulièrement lente et condensée sur quelques années. Avant la Seconde Guerre mondiale, ce nombre est faible dans la province – en dessous de 1 000 autobus – ; ce n'est qu'après 1945 qu'il augmente atteignant presque 6 000 en 1960. La guerre est un facteur de développement de la motorisation au Québec.

Sur le territoire de Lévis, la première ligne d'autocar démarre en 1921-1922. Par la suite, de multiples lignes sont organisées : la *Quebec Southern Transport Company* développe des services d'autocar sur le territoire du comté de Lévis à partir de 1930[1726]. Une tension qui existe entre l'entrepreneur et la municipalité se focalise sur la localisation des postes d'attente pour les autocars. C'est le cas en 1929 lorsque la ville de Lévis réglemente les arrêts des autocars sur son territoire[1727].

[1722] René BERGERON, *op. cit.*, p. 3.

[1723] http://www.apaq.qc.ca/spip.php?article4, consulté le 27/03/12 « Celle-ci avait comme responsabilité de régir l'offre de service de transport par autobus, de régulariser la concurrence et de garantir à la population que les services offerts étaient adéquats ».

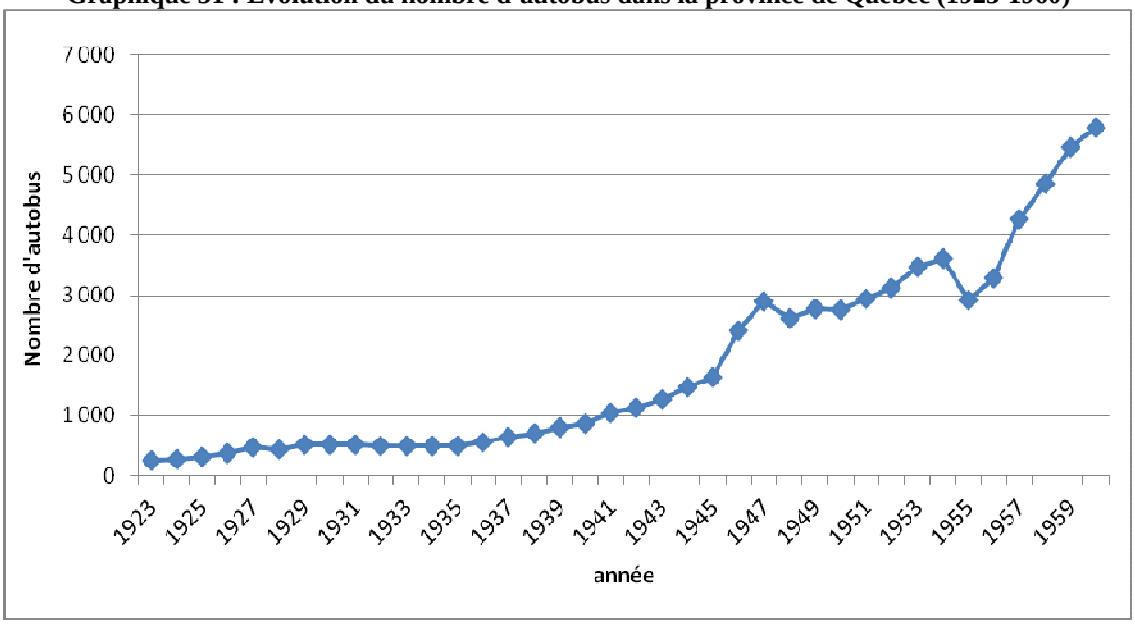
[1724] Marie Lise GINGRAS, *Wilbrod Bherer : un grand Québécois, 1905-1998*, Québec, Septentrion, 2001, p. 99. [en 1942, elle devient l'Association des propriétaires d'autobus du Québec].

[1725] http://www.apaq.qc.ca/spip.php?article4, consulté le 27/03/12.

[1726] http://www.quebecbushistory.com/qbh/index.php?option=com_content&view=article&id=80:le-transport-collectif-sur-le-territoire-de-levis-1921-1930&catid=16:cie-operateurs&Itemid=34, consulté le 27/03/12.

[1727] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec*, (9 septembre 1929), 1960-01-043/7.

Graphique 31 : Évolution du nombre d'autobus dans la province de Québec (1923-1960)



Source : *Annuaire Statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1924-1961.

Une autre tension réside dans le prix proposé par certaines compagnies pour le transport des individus tels que les ouvriers, les écoliers et les apprentis[1728]. Devant l'essor des autocars, la Compagnie de tramways de Lévis inaugure dès 1931 un service d'autocar ; signe que la compétition entre les deux modes est engagée. Ils permettent l'accroissement des relations entre les différentes villes et villages des environs (tableau 28).

Tableau 28 : Les lignes d'autobus circulant dans le comté de Lévis en 1940

Lignes d'autobus
Lévis- Saint-Michel- Saint-Vallier
Lévis- Saint-David- Saint-Romuald-Québec
Québec- Saint-Paul de Montmigny
Québec- Saint-Hubert
Québec-Lac Frontière
Québec-Buckland
Québec- Saint-Magloire
Québec- Saint-Georges
Québec- Sainte-Justine
Québec- Saint-Zacharie

Source : BANQ, Inventaires des ressources naturelles, E16, 1960-01-035-167, Comté municipal de Lévis, 1940.

[1728] BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec*, (19 juin 1930), 1960-01-043/7, Plainte des contribuables de Charlesbourg (Requérants) contre les taux chargés par la compagnie de Charlesbourg (Intimé).

En 1941, des suggestions sont lancées pour convertir les lignes de tramways en lignes d'autocar : la compétition s'achève avant la fin de la Seconde Guerre mondiale. En 1945, la Compagnie déclare 24 autocars à la régie des Transports du Québec[1729]. Elle change de nom en 1948 pour la Compagnie des transports de Lévis (CTL). Les autocars présentent plusieurs atouts : la vitesse, la liberté des circuits, des tarifs moins chers ou équivalents et le nombre de personnes transportées, entre 20 et 30 personnes.

À Saint-Jean, sur l'Île d'Orléans, un des premiers services d'autocar est détenu par Pierre Pouliot le forgeron vers 1921-1922. Il relie Saint-Jean à Saint-Pétronille[1730]. L'ouverture du pont de l'Île d'Orléans en 1935 conduit à la diminution du trafic maritime et à la hausse du trafic routier.

D'autres lignes d'autocar voient le jour rapprochant la région de Québec des autres lieux de prédilection des Québécois et des touristes. On peut citer l'exemple du service d'autocar reliant Québec à Tadoussac[1731]. C'est aussi le cas pour la région de Montmorency où circulent des autocars conduisant des membres d'associations, de clubs et de chorales[1732]. L'autocar contribue à l'essor des activités de loisirs et connecte plus efficacement la région de Québec avec celles qui l'entourent[1733]. Similairement aux poids lourds dont l'usage est restreint durant l'hiver, les autocars connaissent aussi des difficultés dues aux conditions hivernales. Dans certains cas, l'entreprise s'équipe d'autoneiges[1734].

Une spécialisation : l'autocar scolaire

La vitesse automobile prend place dans de nouvelles franges de la population : c'est le cas du ramassage scolaire. Plusieurs conditions doivent être réunies pour un

---

1729 http://www.quebecbushistory.com/qbh/index.php?option=com_content&view=article&id=80:le-transport-collectif-sur-le-territoire-de-levis-1921-1930&catid=16:cie-operateurs&Itemid=34, consulté le 27/03/12.

1730 Raymond LETOURNEAU (dir.), *op. cit.*, p. 292.

1731 BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec*, (22 juin 1937), 1960-01-043/7.

1732 BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec*, (5 mars 1937), 1960-01-043/7.

1733 BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Régie provinciale des transports et communications*, n°440, (3 juillet 1940), 1960-01-043/109.

1734 BANQ, Fonds de la Commission des transports du Québec, E23, *Ordonnance de la régie provinciale des transports et communications n°3141 et 3142* (29 novembre 1948), 1960-01-043/109.

service efficace : la capacité de l'autocar, la sécurité – la vitesse, le freinage, la solidité de la carrosserie du véhicule et le rendement du service importent[1735].

Le cas français

Selon la législation française, datant de 1882 et modifiée en 1936, l'instruction primaire est obligatoire de six à quatorze ans pour tout enfant[1736]. Par ailleurs, chaque commune doit être équipée d'une école primaire publique[1737]. Par cette législation, la pérennité de l'école dépend de la croissance de la natalité – le renouvellement des élèves – et de sa situation géographique vis-à-vis des habitations rurales. Cela requiert la présence d'un maître ou d'une maîtresse qui fait la classe à un nombre assez varié d'enfants selon les effectifs. Plus il y a d'habitants dans la commune, plus cette dernière est tenue de proposer des classes scolaires. Toutefois, la réalité est bien différente des cadres législatifs imposés : on retrouve plusieurs écoles dans une même commune et des écoles dans les hameaux[1738]. La répartition des enfants par infrastructure scolaire sur le territoire est donc inégale[1739]. Avant 1945, le nombre d'enfants scolarisés est peu élevé et la répartition des écoles sur le territoire est assez bien structurée pour se passer d'une organisation des transports des élèves[1740]. Les enfants parcourent plusieurs kilomètres à pied pour se rendre à l'école individuellement ou par groupe : certains connaissent des difficultés pour s'y rendre face aux intempéries, par des chemins accidentés et boueux[1741]. Dès 1938, le ministre de l'Éducation nationale, dans une optique de centralisation des établissements scolaires, pense le transport des élèves en proposant une enveloppe financière destinée à rapatrier les enfants des hameaux éloignés à l'école communale[1742].

Cette situation est remise en cause par l'essor massif de la motorisation, l'accroissement de la natalité et l'essor de l'exode rural. Le ministre de l'Éducation nationale reconnaît l'apport de l'automobile au service de l'Enseignement[1743]. Une

[1735] FAMB, « Projet de bus scolaire », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°289, mai 1954, p. 65-67.
[1736] URF, *La circulation routière au service de l'école rurale*, Paris, URF, 1953, p. 22.
[1737] URF, *op. cit.*, p. 22 Loi du 30 octobre 1886 – modifiée par la loi du 11 août 1936 – *Art*. 11.
[1738] URF, *op. cit.*, p. 10.
[1739] URF, *op. cit.*, p. 14.
[1740] Olivier DARMON, *Les transports scolaires ; approche technique, organisationnelle et juridique*, Paris, Éditions Celse & Éditions du Puits Fleuri, 2005, p. 25.
[1741] Olivier DARMON, *op. cit.*, p. 25 & 8.
[1742] URF, *op. cit.*, p. 24.
[1743] URF, *op. cit.*

réflexion autour du ramassage scolaire est initiée par L'Union routière de France[1744] (URF) en 1953. Le ramassage scolaire est présenté comme une solution permettant de regrouper les différentes classes avec des effectifs appropriés : l'URF propose un effectif de classe entre 30 et 40 élèves en séparant les garçons et les filles et par âge ou degré d'enseignement. Cette proposition restructure le paysage scolaire en termes d'infrastructures. C'est d'ailleurs, en 1953 qu'un décret autorise la fermeture des établissements à classe unique[1745].

Tableau 29 : Suggestion de l'URF pour unifier l'éducation rurale par le biais du ramassage scolaire

anciennes normes	nouvelles normes
une école par commune	un groupe scolaire par canton
un groupe scolaire complet pour les écoles de plus de 500 habitants	une classe par âge ou niveau d'enseignement (classes distinctes pour les garçons et les filles)
une distance maximum à parcourir de 3 km	trajet de 30 km (maximum) et ne dépassant pas une heure

Source : URF, *op. cit.*, p. 17.

Cette proposition modifie profondément les fondements de l'éducation rurale : le regroupement des écoles conduit à la diminution des maîtres et des maîtresses ; il contraint quelques-uns des enfants à manger à la cantine – ce qui a pour effet de changer une partie du mode de vie rural en diminuant le temps familial pour augmenter le temps scolaire sous l'influence de l'État – ; il met en danger la commune comme structure institutionnelle puisqu'elle perd de sa capacité à retenir et attirer les individus ; il augmente les dépenses du ministère de l'Éducation et des instances étatiques en ce qui concerne le transport et la construction de bâtiments accueillant un contingent d'élèves plus élevé.

L'URF est en faveur de l'autocar comme mode de transport pour le ramassage scolaire, bien qu'il évoque aussi les différentes lignes de transport pré-existantes comme moyen de suppléer à l'autocar scolaire : les enfants seraient donc transportés au même titre que toute autre personne. La question de la sécurité des enfants n'apparaît pas que ce soit en terme de mode de transport, de transporteur ou de transportés. Pour structurer l'organisation des transports des élèves, le premier décret est entériné le 28 septembre

[1744] L'URF, fondée en 1935, « […] regroupe les organismes représentatifs des usagers de l'automobile et de la route, et des professions dont les activités touchent à la construction et à la gestion des routes et autoroutes, à la construction automobile et aux équipements, à la logistique et au transport routier, à la circulation et à la sécurité routière ». http://www.unionroutiere.fr/presentation-union-routiere-france/qui-est-lurf, consulté le 30/03/12.
[1745] Olivier DARMON, *op. cit.*, p. 26.

1959[1746]. Il oblige à recourir à une entreprise de transport public pour le ramassage des écoliers[1747]. Il s'agit de la toute première démarche étatique enclenchant l'essor du ramassage scolaire en France[1748].

L'apparition de l'autobus scolaire dans la région de Québec

Dans la région de Québec, la question des autobus scolaires est posée aussi tardivement que dans le Rhône. En effet, au Québec, la loi d'obligation scolaire pour les enfants âgés de six à 14 ans est mise en vigueur dès 1943 ! – soit 61 ans après la France qui l'édicte en 1882 –, elle rend l'école primaire publique gratuite[1749]. Cela conduit à occuper plus fortement les bancs des écoles québécoises[1750] – ; dès lors, la nécessité de disposer de commodités de transport s'avère indispensable. Par ailleurs, l'éducation est subdivisée en plusieurs commissions scolaires qui exercent un pouvoir décisionnel sur l'éducation offerte, les services, tout ce qui concerne les aspects financiers, humains et matériels et bien entendu sur le transport des élèves. On comprend ainsi la difficulté d'obtenir de la part de toutes commissions scolaires d'avoir recours au transport d'élèves par autobus.

Le Rhône et la région de Québec ne définissent pas un modèle unique et reconnaissable d'autocar. C'est à la fin des années 1940-1950 que les permis de conduire les écoliers par autobus voient le jour. On peut aussi citer l'exemple de la compagnie d'autobus appartenant à Paul Anctil de Saint-Adalbert de l'Islet. Cette dernière se voit autorisée à transporter les écoliers durant l'année scolaire de l'Isletville à l'Islet village et retour. Toutefois, pour une raison inconnue, le permis est annulé le 22 juillet 1959[1751]. Cette même année, l'Association des propriétaires d'autobus de Québec présente un mémoire au ministre des Transports à propos du transport scolaire[1752] ; preuve que le sujet est au centre des attentions.

[1746] Olivier DARMON, *op. cit.*, p. 26.
[1747] http://archives.assemblee-nationale.fr/1/cri/1959-1960-ordinaire2/068.pdf, consulté le 06/04/12.
[1748] BML, « Enfants à ramasser », *Revue de l'ACR*, août-septembre 1959, 950957, p. 17.
[1749] Paul-André LINTEAU et *al.*, *Histoire du Québec contemporain : Le Québec depuis 1930* (tome 2), Montréal, Boréal, 1989, p. 102.
[1750] Paul-André LINTEAU et *al.*, *op. cit.*, p. 106 & p. 338.
[1751] http://www.histoireautobusquebec.com/index.php?option=com_content&view=article&id=111:autobus-st-adalbert-et-st-bruno&catid=16:cie-operateurs&Itemid=34, consulté le 30/03/12.
[1752] *Mémoire de l'Association des propriétaires d'autobus de Québec présenté à l'occasion d'une entrevue au Bureau de l'Honorable Ministre des Transports*, Québec, s. n., 1959.

À bien y regarder, la structuration de l'autobus scolaire dans la région de Québec s'effectue de manière plus lente que dans le département du Rhône. En effet, à la fin de la période étudiée, le ramassage scolaire est organisé et débute dans le Rhône, tandis que dans la région de Québec, les discussions ont encore lieu. On peut expliquer cet écart par la complexité du système éducatif québécois.

L'autocar, bien que peu étudié jusqu'à présent par les universitaires, est particulièrement visible au sein des deux territoires. Il rapproche les habitants les uns des autres et propose une alternative sérieuse à l'automobile individuelle. Il lie plus intensément le territoire, beaucoup mieux que ne le fait le chemin de fer. Faisant preuve de souplesse, il se rend indispensable pour le transport des écoliers. Élaboré pour lutter contre l'exode rural et répondre à la hausse numérique des élèves, l'autocar conduit à un réaménagement de la répartition des établissements scolaires.

La vitesse automobile se présente sous différentes formes et sous différents usages qui se recoupent, s'entrechoquent, évoluent et parfois disparaissent. Hormis quelques utilisations spécifiques, les usages qui sont faits des véhicules à moteur se recoupent avec force dans le département du Rhône et dans la région de Québec. Le désir de mobilité est quasi-identique dans les deux sociétés étudiées. La vitesse automobile, en s'insérant dans les territoires, conduit à une uniformisation des pratiques automobiles et de ce fait amène à retrouver des usages similaires de l'automobile. Au vu de cette section, on se rend bien compte de la capacité de la vitesse automobile à s'infiltrer au sein des multiples professions.
La vitesse automobile prend sa place dans la multitude d'activités qui occupent l'homme. Ce faisant, elles font apparaître la civilisation automobile.

En route vers l'avènement de la civilisation automobile

> « L'automobile nous a rendu les campagnes, les routes, les auberges, l'aventure et l'usage des espaces vides, entre les grandes villes, qui (disaient les citadins) étaient perdus depuis des siècles et abandonnées aux cultivateurs »[1753]

La vitesse automobile fait système. Dès lors, elle est présente et influence le tourisme et l'alimentation. Il s'agit de deux domaines très proches puisque dans une

[1753] Paul MORAND, « Le retour », dans *Voyages*, Paris, R. Laffont, 2001, p. 881.

certaine perspective – la perspective gastronomique –, l'alimentation est comprise comme faisant partie intégrante du tourisme.

Parcourir la terre : le tourisme automobile

De prime abord, il faut noter que le tourisme ne naît pas avec l'automobile. Il préexistait auparavant[1754]. « C'est le mobile qui fait le touriste[1755] ». Avec l'essor des différents moyens de transport, un nouveau type de tourisme émerge[1756]. C'est particulièrement prégnant dans le cas de l'automobile.

Pour le cas français, le TCF est « l'inventeur du tourisme sur route[1757] ». Par ailleurs, l'État français s'engage dans le domaine du tourisme avec la création de l'Office National du Tourisme (ONT) en 1910. Il a pour but de renseigner et promouvoir le tourisme sur le territoire français. La loi datant du 24 septembre 1919 fonde la charte du tourisme en France qui élargit les domaines de compétence de l'ONT.

En ce qui concerne la région de Québec, la ville de Québec crée en 1911 un Bureau de la publicité ayant pour objectif d'accroître le tourisme[1758]. Le CAQ se joint à cette structure à partir de 1923 ; elle prend le nom de Bureau municipal du tourisme et a ses locaux au siège du CAQ[1759].

Les débuts du tourisme automobile : entre villégiatures et activités récréatives

Dans le département du Rhône

L'automobile étant réservée, à ses débuts, à l'élite urbaine, celle-ci l'utilise pour remplacer la traction hippomobile qui la conduit à sa villégiature ou sa maison de

[1754] Marc BOYER, *Histoire de l'invention du tourisme XVI^e^-XIX^e^ siècles*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2000.
[1755] Marc BOYER, « L'invention du tourisme », *Journée d'études du comité d'Histoire du MEDDTL*, « Cent ans d'administration du tourisme », jeudi 12 mai 2011, Paris, Grande Arche de la Défense.
[1756] Laurent TISSOT, « Développement des transports et tourisme : Quelles relations ? », *Revue suisse d'histoire*, 56, 2006, p. 32.
[1757] André GIROT, « Le Touring-Club de France, inventeur du tourisme sur route », *Cahiers espaces*, n°108, mai 2011, p. 25.
[1758] Marcel PAQUETTE, *Villégiature et tourisme au Québec*, Québec, Éditions GID, 2005-2006, p. 44.
[1759] Le bureau municipal du tourisme est composé d'officiers du Club, du maire, du président de la chambre de commerce, de celui de l'association des marchands détaillants de Québec, du président du cercle des voyageurs de commerce et du représentant de la société des arts, sciences et lettres.

campagne dans le département du Rhône ou dans les communes limitrophes du département[1760]. Dans le Rhône[1761], les élites urbaines sortent des grandes villes telles que Lyon et font quelques kilomètres pour se rendre à leur maison de campagne située dans les monts du Lyonnais : à Saint-Didier, Champagne, Couzon, mais aussi aux abords de Lyon – Jean-Samuel Rouveyrol appelle cela la « villégiature de bord de ville[1762] » – à Vaise, Tassin, Sainte-Foy, Écully, Oullins, Fontaines sur Saône et Caluire, par exemple[1763]. Avec l'essor de la démocratisation de la possession automobile, les villégiateurs prennent une plus grande distance avec Lyon et s'installent dans les cantons de Vaugneray et de Saint-Laurent-de-Chamousset[1764].

Les associations automobilistes contribuent à développer les activités touristiques faisant appel à l'automobile[1765] ; c'est le cas de l'ACR qui organise différentes activités à caractère touristique[1766]. Le club publie plusieurs articles évoquant le tourisme à Lyon[1767], dans le département, dans les départements limitrophes[1768] et des pays proches[1769] – tels que la Suisse et l'Italie. Il est aussi initiateur de sorties en automobile[1770]. On peut citer l'exemple de la route touristique que fait construire l'ACR durant les années 1930 dans les monts du Lyonnais[1771].

Dans la région de Québec, une situation plus complexe

Dans la région de Québec, la situation présente quelques différences. Nous retrouvons les premiers automobilistes québécois qui participent au tourisme

[1760] Marc BOYER, *La maison de campagne XVIII^e^-XXI^e^ siècle : une histoire culturelle de la résidence de villégiature*, Paris, Autrement, 2007, p. 52.
[1761] Une grande partie des informations traitant du Rhône est issue des échanges avec Jean-Samuel ROUVEYROL, « La villégiature dans le Rhône et l'Auvergne aux XIX^e^ et XX^e^ siècles », Thèse de doctorat d'histoire en cours sous la direction de Claude-Isabelle Brelot, Lyon, Université Lyon 2 (à venir).
[1762] Jean-Samuel ROUVEYROL, *op. cit.*
[1763] Marc BOYER, *Histoire de l'invention du tourisme*, *op. cit.*, p. 142 ; p. 80 carte de la villégiature autour de Lyon au XIX^e^ siècle.
[1764] Jean-Pierre HOUSSEL (dir.), *Les monts du lyonnais*, Châtillon-sur-Chalaronne, Ed. de la Taillanderie, 2009, p. 58.
[1765] Marc BOYER, *Histoire générale du tourisme du XVI^e^ au XXI^e^ siècle*, Paris, France, L'Harmattan, 2005, p. 267-268.
[1766] ADR, *Automobile-Club du Rhône*, n°1, septembre 1902, PER 1900-1, p. 21-24.
[1767] ADR, « Lyon, ville de tourisme », *Revue de l'ACR*, n°1, janvier 1931, PER 1900-4, p. 25.
[1768] ADR, « Tourisme », *Revue de l'ACR*, n°7, juillet 1931, PER 1900-4, p. 8-10 ; « Tourisme, *Revue de l'ACR*, n°8, août 1931, PER 1900-4, p. 6.
[1769] ADR, « Un beau geste du Gouvernement Italien à l'égard des touristes français », *Revue de l'ACR*, n°3, mars 1932, PER 1900-4, p. 50-51.
[1770] ADR, « Sortie de printemps », *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1931, PER 1900-4, p. 2.
[1771] BML, *Revue de l'ACR*, n°6, Juin 1933, 950957, p.149-150. Nous l'avons évoqué dans la deuxième partie.

automobile[1772]. Les premières villégiatures[1773], au tournant du XX^{e} siècle, dans la région de Québec se situent en bordure de la ville de Québec – près de Sillery, Sainte-Foy et à proximité de la rivière Saint-Charles – et du côté de Montmorency[1774]. Avec l'automobile, les populations ont la possibilité de s'installer plus loin de la ville et plus près de la nature. Ils en profitent pour se rendre sur l'Île d'Orléans, au lac Beauport[1775], en Estrie et dans Charlevoix et découvrir de nouveaux territoires[1776]. Lorsqu'ils sont à la campagne, ils font des activités telles que la pêche et la chasse. Progressivement, la villégiature se démocratise sous la poussée des demandes populaires et en partie grâce à l'automobile durant les années 1930[1777]. Les chalets remplacent au fil des ans les villégiatures.

L'Église ne voit pas d'un très bon œil l'essor du tourisme automobile de villégiature – on peut parler d'un certain anti-automobilisme. Elle est soucieuse de la dégradation possible des mœurs par l'automobile, du recul de la pratique religieuse avec les possibilités d'activités qu'offre l'automobile le dimanche, jour de la messe[1778]. Avec l'essor de la villégiature automobile, les instances religieuses s'inquiètent de l'influence que peuvent avoir les touristes en automobile sur la population rurale[1779]. Le clergé a peur de voir ses églises se vider du fait de l'essor des loisirs récréatifs de la population. Il conseille donc aux Québécois de se renseigner sur la tenue des messes avant de partir en villégiature[1780] et encourage la publication dans les villes et villages des jours et des horaires des messes[1781].

[1772] Marcel PAQUETTE, *op. cit.*, p. 83-85.
[1773] Archives du CAA Québec, « Villégiature », *Service*, janvier 1933, p. 3.
[1774] Marcel SAMSON, « La route des villégiateurs », *Continuité*, n°40, 1988, p. 13.
[1775] Marcel SAMSON, *loc. cit.*, p. 15.
[1776] Roger BRIERE, « Les cadres d'une géographie touristique du Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 6, n°11, 1961, p. 40.
[1777] Serge GAGNON, « Le tourisme et la villégiature au Québec : une étude de géographie régionale structurale », thèse de géographie sous la direction de Serge Courville, Québec, Université Laval, 2001, p. 196.
[1778] Cardinal VILLENEUVE, *op. cit.*, p. 193 Lettre pastorale de nos seigneurs l'archevêque de Québec et les évêques de la province ecclésiastique de Québec sur le fléchissement de la moralité et le naturalisme de la vie, n°5.
[1779] *Semaines religieuses de Québec*, n°40, 2 juin 1932, p. 626.
[1780] *Semaines religieuses de Québec*, n°40, 2 juin 1932, p. 627-628.
[1781] *Semaines religieuses de Québec*, n°35, 2 mai 1957, p. 550.

Dans la région de Québec, au caractère religieux et catholique bien ancré dans l'histoire, le tourisme religieux ou spirituel se développe[1782]. Malgré le fait que le clergé québécois s'oppose pour partie à l'essor du tourisme automobile, cela ne l'empêche pas depuis la fin du XIX^{e} siècle de promouvoir le tourisme religieux et le tourisme de masse[1783]. La basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré, sanctuaire catholique reconnu mondialement, attire beaucoup de touristes et de pèlerins.

Tableau 30 : Tourisme religieux à Sainte-Anne-de-Beaupré (1926-1933)

année	autos	pèlerinages	visiteurs-pèlerins	messes dites	communions
1926	31 000	156	363 094	9 300	242 000
1927	45 000	180	484 846	11 000	262 000
1928	79 000	181	550 736	11 000	278 000
1929	88 750	167	597 120	12 500	292 000
1930	85 660	145	540 750	14 300	254 000
1931	84 140	133	533 589	13 300	273 000
1932	73 900	121	461 789	13 600	297 000
1933	62 170	120	378 450	11 000	250 000

Source : Marcel PAQUETTE, *op. cit.*, p. 183.

Les données statistiques illustrent bien l'augmentation massive du pèlerinage à Sainte-Anne-de-Beaupré où le nombre de messes dites et les communions augmentent parallèlement à l'accroissement du tourisme automobile. Paradoxalement, les pèlerinages déclinent, tandis que le nombre de visiteurs-pèlerins augmente fortement durant les années de la crise économique pour revenir au nombre de 1926 en 1933. Sans doute peut-on y voir une diminution relative de la pratique religieuse au Québec. Avec l'automobile et l'autobus, le cercle des visiteurs s'élargit aux provinces voisines et aux États-Unis[1784]. En juin 1937, le Congrès Eucharistique qui se tient dans la région de Québec attire des milliers de visiteurs[1785]. Les pèlerinages dépendent des événements à connotation religieuse, mais pas seulement, puisque durant la Seconde Guerre mondiale, un regain d'intérêt pour les pèlerinages dans le but d'obtenir la paix dans le monde apparaît[1786]. Ils connaissent un autre essor avec la proclamation du dogme de l'Assomption en 1950, la dévotion mariale de 1954 et le centenaire de la proclamation

[1782] Albert TESSIER, *Les valeurs nationales et économiques du tourisme*, Québec, le Comité permanent de la survivance française en Amérique, 1943, p. 23-24.
[1783] Serge GAGNON, *op. cit.*, p. 153.
[1784] Marcel PAQUETTE, *op. cit.*, p. 182.
[1785] Office du tourisme, *Le tourisme dans le Québec en 1938*, Québec, L'office, 1939, p. 20.
[1786] Marcel PAQUETTE, *op. cit.*, p. 202 & 230.

de l'Immaculée Conception[1787]. Les visiteurs et les pèlerins viennent après la Seconde Guerre mondiale grâce à l'autocar jusqu'à la basilique[1788] ; l'autocar se définit comme « le véhicule-roi du pèlerinage[1789] ». Pour améliorer la circulation, se construit dès 1953, le boulevard Sainte-Anne qui constitue un lieu de passage stratégique – proche de la basilique – et permet de relier efficacement Québec et Charlevoix[1790]. L'essor du tourisme religieux motorisé amène une certaine modification du territoire : on aménage des aires de stationnement pour les véhicules et on construit des routes. Il transparaît de ce tourisme une modernisation du monde religieux[1791].

À quelques Canadiens-français, l'appropriation d'un véhicule à moteur permet d'émigrer aux États-Unis. Ce mouvement s'inscrit loin dans le passé des Français qui sont les premiers blancs à parcourir les vastes territoires de l'Amérique du Nord[1792]. Certains cas de non-retour conduisent au déclin de la population rurale québécoise. Ce phénomène est explicité dans le roman de Ringuet, *Trente Arpents*, où l'oncle d'Euchariste, le protagoniste principal, s'est installé aux États-Unis et travaille dans un garage automobile[1793]. Grâce à son automobile ou son « char », il effectue périodiquement des trajets entre le Canada et les États-Unis pour visiter sa famille. D'une certaine manière, il s'agit d'une tentative pour retrouver ses racines[1794].

Dans la région de Québec, l'idée de terrains de campement naît au début des années 1920 et est directement la conséquence du développement du tourisme automobile[1795]. Le CAQ s'engage dans la promotion de cette nouvelle activité récréative et sportive[1796]. Dès 1924, la ville de Québec propose aux touristes deux terrains de campement gratuits ayant une capacité d'environ 300 véhicules situés à la limite de la

[1787] Guy LAPERRIERE, « Pèlerinages en terre québécoise », *Cap-aux-diamants : la revue d'histoire du Québec*, n°37, 1994, p. 43.
[1788] Pierre BOGLIONI & Benoit LACROIX, *Les pèlerinages au Québec*, Québec, PUL, 1981, p. 52.
[1789] Michel LAGRÉE, « Dieu et l'automobile », *loc. cit.*, p. 117.
[1790] Lise BUTEAU, « La Côte-de-Beaupré : sa trame événementielle », *Histoire Québec*, vol. 11, n°3, 2006, p. 9.
[1791] Peter S. CAJKA, *loc. cit.*, p. 77.
[1792] John A. DICKINSON & Brian YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec*, Québec, Septentrion, 2003, p. 38.
[1793] RINGUET, *Trente Arpents*, Montréal, Flammarion, 2001, p. 113.
[1794] Jacques POULIN, *Volkswagen Blues*, Montréal, Léméac Editeur, 1988.
[1795] Archives du CAA Québec, « Les terrains de campement », *Motor Magazine*, octobre 1923, p. 9.
[1796] Archives du CAA Québec, « Le camping automobile », *Motor Magazine*, mars & avril 1924, p. 15.

ville[1797]. Pour le mois de juillet, les campings accueillent 474 automobiles transportant 1 623 personnes et pour le mois d'août 786 automobiles pour 2 703 personnes transportées[1798]. On constate donc que les touristes sont plus susceptibles de voyager durant le mois d'août plutôt qu'en juillet. La saison touristique est donc brève en ce qui concerne le camping automobile puisqu'elle se limite de juillet à septembre – cela tient à l'état des routes, à la technique des véhicules et au climat particulièrement rude. Par ailleurs, la pratique du camping automobile se développe puisque les chiffres doublent presque entre 1924 (environ 5 000 personnes) et 1925 (presque 8 000). En 1928, le terrain de campement accueille près de 2 200 voitures contenant environ 7 000 personnes. Malgré ces bons résultats, la ville de Québec pense supprimer les campements municipaux[1799]. Le camping est peu privilégié par les instances gouvernementales québécoises, ce qui explique son développement limité[1800].

À proximité de la région de Québec se trouve le parc des Laurentides – constitué dès 1895 – qui représente une réserve faunique d'environ 8 000 km². Les Québécois et les Américains, grâce à un permis de passage, y viennent pour le paysage naturel et les activités que l'on peut y pratiquer – la pêche et quelques activités sportives hivernales. À partir des années 1930, les pouvoirs publics aménagent des terrains de campement, des cabines, un restaurant et d'autres infrastructures pour accroître les visites du parc[1801]. Les infrastructures dédiées aux touristes se multiplient au fil des ans[1802] ; ce qui montre le poids croissant du tourisme automobile. Le ministère de la Voirie développe le tourisme automobile entre Québec et le parc des Laurentides avec la construction du boulevard Talbot. Inauguré en 1948, il a pour but de relier efficacement la région de Québec, le parc et la région du Lac-Saint-Jean. Le gouvernement recense et contrôle les allées et venues par trois barrières qui font office de péage : il y a la barrière-de-Stoneham près de Québec, la barrière-de-Laterrière près de Chicoutimi et la barrière-Mésy près du Lac-Saint-Jean. En 1938, on dénombre plus de 6 000 automobiles qui ont passé la barrière-de-Stoneham[1803]. La hausse du nombre de visiteurs automobiles dans

[1797] Archives du CAA Québec, « Les camping », *Motor Magazine*, juin 1924, p. 5 ; « Quebec City Free Camping Ground », *Motor Magazine*, juin 1925, p. 21.
[1798] Archives du CAA Québec, « Camping ground », *Motor Magazine*, septembre 1924, p. 9.
[1799] Archives du CAA Québec, « Conservons le campement municipal », *Service*, mai 1929, p. 17.
[1800] "Canada Examines Tourism", *New York Times*, October 16 1960, p. X35.
[1801] Archives du CAA Québec, « Accommodation Nouvelle dans le Parc des Laurentides », *Service*, mai 1933, p. 4.
[1802] Serge GAGNON, *op. cit.*, p. 249-250.
[1803] Office du tourisme, *op. cit.*, p. 23.

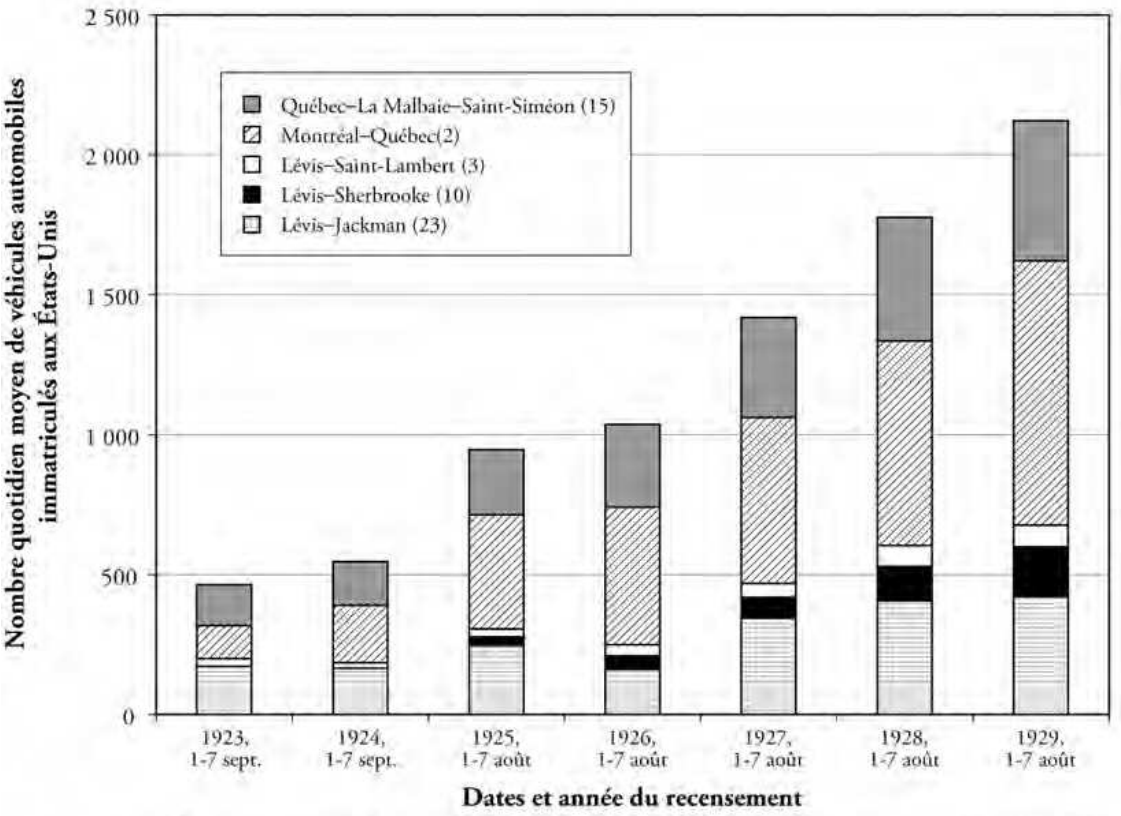
le parc est massive, d'environ 150 000 véhicules en 1950 à presque 500 000 véhicules en 1960[1804] – soit une augmentation de près de 300%. La grande majorité des conducteurs choisit de traverser entièrement le parc des Laurentides ; seuls 16% en 1950 et 22% entrent et sortent par la barrière-de-Stoneham. On peut donc en conclure que peu de conducteurs considèrent le parc des Laurentides comme l'étape finale de leur parcours. La route 175 reliant Québec au parc des Laurentides puis au Saguenay-Lac-Saint-Jean constitue une artère économique bien plus que touristique : la part des véhicules étrangers traversant le parc entre 1950 et 1960 a tendance à diminuer passant de 5% à 3%.

La question des touristes entrants est particulièrement importante. Les Américains étant la nation la plus automobilisée[1805], ils effectuent très tôt au début du XX^{e} siècle des incursions dans la province et dans la région de Québec[1806]. La région de Québec tient une place particulièrement décisive et unique chez les touristes américains. Pour certains, la région de Québec est « In the Centre of It All ». Les Américains ont, par ailleurs, une connaissance précise de l'histoire de la région de Québec[1807]. Ils visitent la région de Québec pour son caractère francophone et s'intéressent à l'historicité des villages et des maisons et aux espaces naturels tels que l'Île d'Orléans[1808]. Plusieurs articles du *New York Times* encouragent les touristes américains à emprunter les routes québécoises[1809]. La *Motorcade*[1810] est une course transcontinentale, organisée par l'*Atlanta Journal*, la revue new-yorkaise *The Nomad* et le ministère de la Voirie de Québec. Elle a « pour but d'inaugurer la route dite des Appalaches », reliant le golfe du Mexique à Québec en partant de la Nouvelle-Orléans. Cette course a lieu entre du 5 au 16 septembre 1927 et regroupe entre 70 et 100 automobilistes et personnalités de renom. Cette dernière activité a de forts d'impacts publicitaires pour la province[1811] et plus particulièrement pour la ville de Québec[1812]. Le parcours sélectionné participe de la

[1804] BANQ, ministère des Transports, Fonds E23, 1960-01-039-95, Recensement de la circulation du parc des Laurentides, Circulation à la barrière de Stoneham, Québec, 11 janvier 1961.
[1805] "Americans are on the Move", *New York Times*, August 4, 1935, p. XX1.
[1806] "Autoists in Quebec, entertained by city", *New York Times*, July 22, 1906, p. 8.
[1807] "At the Wheel – in the Province of Quebec", *New York Times*, August 12, 1928, p. XX10.
[1808] "Canada Open New Areas to the Tourist", *New York Times*, August 18, 1935, p. XX1.
[1809] "Good Motoring to Quebec", *New York Times*, July 2, 1922, p. 76.
[1810] BANQ, *Rapport du ministère de la Voirie de la province de Québec 1927*, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1928, p. 52.
[1811] "Montreal Greets the Motorcade", *New York Times*, September 13, 1927, p. 15.
[1812] "Motorcade ends Trips Seeing Quebec Sights", *New York Times*, September 17 1927, p. 3.

mise en scène du paysage dans un but touristique[1813], car il traverse des points de vue spectaculaires, des attractions localisées sur le bord des routes et à la traversée de deux parcs nationaux[1814].

Graphique 32 : Moyenne quotidienne de la circulation automobile immatriculée aux États-Unis sur les principales voies d'accès à Québec, selon les recensements du ministère de la Voirie, 1923-1929



Sources : Annuaires statistiques de la Province de Québec et Bulletin officiel du ministère de la Voirie, 1923-1929. Le chiffre entre parenthèse à côté du nom de chaque voie d'accès correspond au numéro de la route à cette époque.

Source : Marc VALLIÈRES (dir.), *Histoire de Québec et de sa région*, tome II 1792-1939, Québec, PUL, 2008, p. 1196.

Du fait de l'état des routes, des conditions climatiques et de la cherté de l'objet automobile, les touristes américains visitant la province sont peu nombreux jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale[1815]. Avant 1920, il y a moins de 10 000 véhicules étrangers qui roulent au Québec. Entre 1920 et 1931, le nombre de véhicules croît passant 30 000 à presque 800 000. Le nombre de touristes s'accroît jusque vers 1932 et atteint presque 800 000 touristes[1816]. Toutefois, ce désir est ralenti par l'état des routes

[1813] Voir : Christof MAUCH & Thomas ZELLER, *op. cit.*
[1814] "Autos make tour on Mountains Roads", *New York Times*, September 10, 1927, p. 6.
[1815] Roger BRIERE, « Les grands traits de l'évolution du tourisme au Québec », *Bulletin de l'association des géographes de l'Amérique Française*, n°11, septembre 1967, p. 83-95.
[1816] *Annuaire Statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1932, p. 399 ; *op. cit.*, 1933, p. 428 ; *op. cit.*, 1935, p. 403.

de la province qui n'est pas partout excellent[1817]. La hausse de la circulation américaine sur les routes menant à la région de Québec passe de moins de 500 en 1923 à plus de 2 000 en 1929. Le circuit favori des Américains est celui reliant Montréal à Québec. En 1930, on dénombre près de 82 000 automobiles américaines à destination de la ville de Québec[1818] – soit plus de la moitié des voitures étrangères se dirigeant vers Québec ; l'autre partie provient de l'Ontario et des Provinces Maritimes. La majorité d'entre elles est entrée par Lacolle, Armstrong et Rock Island : soit les ports d'entrée localisés sur les routes les plus directes reliant les États-Unis à la Province de Québec. Des circuits « touristiques » se mettent en place progressivement.

Après 1931 et jusqu'en 1934, la présence étrangère tend à diminuer. On peut expliquer ces variations par la crise économique de 1929 qui ralentit considérablement le tourisme automobile et la fin de la prohibition aux États-Unis commencée en 1917 et qui se termine en 1933[1819]. Dans la seconde moitié de la décennie 1930, les chiffres du tourisme se font plus précis. On distingue deux phénomènes à l'œuvre dans la province : un « tourisme éclair » qui correspond à des incursions américaines qui durent le temps d'une fin de semaine, soit 48 heures ou moins ; et un « tourisme de long terme », soit plus de 48 heures. En 1936, on dénombre plus de 380 000 automobiles américaines entrées dans la province contre 430 000 en 1937 soit une augmentation de 13%[1820]. Sur ces chiffres, plus de 50% en 1936 sont des touristes américains qui ont passé 48 heures ou moins dans la province contre 46% en 1937. En 1938, les touristes américains sont moins nombreux – 360 000 autos –, mais la part des touristes passant moins de 48 heures au Québec constitue 52%[1821]. La très grande majorité du tourisme automobile étranger est adepte du « tourisme éclair » : ils choisissent de venir au Québec pour la fin de semaine ou lorsqu'ils ont un ou deux jours de congé. Il s'agit d'un tourisme de proximité : en 1937, ils sont originaires de la côte est des États-Unis principalement – soit les États de New York (plus de 100 000 autos), de Pennsylvanie, du Maine, du Connecticut, du Vermont – et de la région des Grands Lacs – soit de l'Ohio, du Michigan et de l'Illinois (entre 5 000 et 20 000 autos)[1822].

[1817] "At the Wheel", *New York Times*, September 7, 1930, p. XX5.
[1818] Archives du CAA Québec, « L'éloquence des chiffres… du tourisme », *Service*, février 1930, p. 13.
[1819] « A popular road », *New York Times*, July 9, 1922, p. 103.
[1820] H. LAVOIE, *Tourist Traffic in Quebec in 1937*, Quebec, Quebec Tourist Bureau, 1937, p. 17.
[1821] Office du tourisme de la province de Québec, *Le tourisme dans le Québec en 1938*, Québec, L'Office, 1939.
[1822] H. LAVOIE, *op. cit.*

L'entretien des chemins d'hiver rend possible le développement de sports d'hiver qui intéressent fortement les Américains[1823]. Le CAQ crée en 1925 l'Association des Sports d'Hiver de Québec (ASHQ)[1824]. Regroupant différents acteurs de la région, elle constitue un groupe puissant qui promeut le tourisme hivernal : les patins, le ski, les raquettes, le hockey, les toboggans, le canot et le Dog Derby[1825]. L'ASHQ est à l'origine de la création du centre de ski « Le Relais », localisé près du lac-Beauport. Elle achète la montagne – les monts Murphy et Taylor – en 1936 et y aménage des pistes de ski[1826]. Progressivement, le nombre de skieurs venant au Lac Beauport augmente[1827]. Durant les années 1940, l'ASHQ propose de nouvelles activités destinées à accroître le tourisme : les carnavals d'hiver, des feux d'artifice, la construction de monuments en glace, des courses de chevaux et de canots et l'installation de patinoires dans les quartiers de Québec[1828]. Ces multiples activités et propriétés reviennent entre les mains du CAQ en 1953[1829]. Le club, par l'intermédiaire de Frank Carrel, le premier président du CAQ[1830], fait connaître le Carnaval d'hiver de Québec de 1959[1831].

On se déplace donc pour le plaisir de se promener, effectuer des activités récréatives telles la pêche, le pique-nique et la chasse. Les voyages en autobus revêtent une teinte touristique forte. Bien que dans les premiers temps, ils soient restreints aux classes aisées, ils permettent de visiter les différentes contrées à plusieurs. On peut citer l'exemple d'un voyage en autobus de la compagnie « Quebec Sight Seeing Co. Ltd. » de Québec à New York en 1925. L'autobus transportait alors douze personnes – la plupart membres du CAQ – et le chauffeur. L'un des atouts de l'autobus est donc de pratiquer la découverte d'espaces et de personnes.

[1823] "The Winter Road Invites", *New York Times*, February 3, 1935, p. X17.
[1824] Archives du CAA Québec, « L'Association des Sports d'Hiver et le tourisme d'hiver à Québec », *Service*, novembre 1929, p. 8-9.
[1825] Archives du CAA Québec, « Sports d'hiver et tourisme », *Service*, décembre 1930, p. 3.
[1826] *Canadian Ski Yeark Book*, 1937, p. 119.
[1827] Office du tourisme, *op. cit.*, p. 25.
[1828] Archives du CAA Québec, « Pour augmenter les revenus du tourisme », *Autoclub*, février 1949, p. 1
[1829] Archives du CAA Québec, « Rempli d'esprit civique », *Autoclub*, janvier & février & mars 1958, p. 12.
[1830] Jean PROVENCHER, *Le Carnaval de Québec : la grande fête de l'hiver*, Québec, Éditions Multimonde/Commission de la Capitale nationale du Québec, 2003, p. 5.
[1831] Archives du CAA Québec, « Le Carnaval d'Hiver de Québec s'annonce un succès pour 1959 », *Autoclub*, octobre & novembre & décembre 1958, p. 12.

Les liens entre tourisme et voirie sont particulièrement forts dans la Province. En effet, entre 1925 et 1935, le ministère de la Voirie est responsable du tourisme. Ce dernier crée le bureau du tourisme en 1926, bureau qui est remplacé en 1933 par l'Office du tourisme jusqu'en 1946. À partir de 1935 jusqu'en 1960, les activités touristiques relèvent du Conseil exécutif, c'est ce qui explique que l'on ne trouve plus de mention du tourisme dans les rapports du ministère de la Voirie. Le ministère de la Voirie réalise plusieurs aménagements dans un but purement touristique. On peut citer l'exemple du tour de l'Île d'Orléans qui met en scène l'identité canadienne-française[1832]. Dans le but de protéger le territoire de l'Île d'Orléans et son caractère « archaïque », la loi de l'Île d'Orléans est adoptée en mai 1935[1833]. Désormais, le Conseil du tourisme a les pleins pouvoirs en ce qui a trait à l'expropriation de terrain et à la démolition de bâtiments, à la gestion de l'affichage et à la localisation des services pour les touristes. Cela n'empêche pas, en 1935, la construction puis l'ouverture d'un pont reliant l'Île à la Côte-de-Beaupré à l'occasion du quatrième centenaire de la découverte de l'Île[1834]. La patrimonialisation de l'Île d'Orléans s'inscrit dans les démarches engagées par l'institution des monuments historiques qui a publié en 1928 un livre traitant de l'Île d'Orléans[1835]. Cet îlot présente des spécificités culturelles et touristiques indéniables qui font de cet espace une source de richesse pour la région de Québec[1836]. Quoi qu'il en soit, la loi de 1935 n'est pas assez sévère puisque le visage de l'Île se modifie sensiblement[1837]. La Commission s'efface quelque peu pour renaître au début des années 1950 avec un but : la restauration et la promotion de la culture francophone[1838].

Le tourisme investit principalement dans l'espace rural. Dans les premières décennies du XX^{e} siècle, il prend la forme de la villégiature des populations urbaines aisées. Progressivement, cette pratique s'enfonce profondément dans l'espace rural, en

[1832] Serge GAGNON, « L'intervention de l'État québécois dans le tourisme entre 1920 et 1940. Ou la mise en scène géopolitique de l'identité canadienne française », *Hérodote*, n°127, 2007/4, p. 162.
[1833] BAnQ, « Loi de l'Île d'Orléans », *Bulletin du tourisme*, n°5, mai 1935, p. 2-4.
[1834] BAnQ « Le pont de l'Île d'Orléans », *Bulletin du tourisme*, n°3, mars 1935, p. 3.
[1835] Pierre-Olivier OUELLET, « Nos routes se couvrent de touristes à la recherche de nos reliques du passé : les débuts de la Commission des monuments historiques (1922-1928) », *RHAF*, vol. 61, n°2, 2007, p. 246.
[1836] BAnQ, « Le tour de l'Île d'Orléans », *Bulletin du tourisme*, n°4, avril 1935, p. 8-9 ; repris dans : Archives du CAA Québec, *Service*, juillet 1935, p. 15.
[1837] Charles DE BLOIS MARTIN, « L'évolution des rapports entre les politiques du patrimoine et du tourisme au Québec », mémoire en science politique, Québec, Université Laval, 1997, p. 47.
[1838] Charles DE BLOIS MARTIN, *op. cit.*, p. 56.

même temps qu'elle se démocratise. Dans la région de Québec, l'Église condamne cette activité qui met à mal la pratique chrétienne du sacro-saint dimanche. Du fait de ses caractéristiques uniques, la région de Québec devient la Suisse de l'Amérique du Nord : les Américains y viennent en grand nombre pour les reliques religieuses, le caractère francophone, la nature et les sports d'hiver. Le tourisme automobile réaménage les sites touristiques en les modernisant.

L'essor de nouvelles structures et d'infrastructures du tourisme automobile

L'aménagement touristique dans le Rhône

Outre-Atlantique, la situation est plus difficile à esquisser du fait de l'absence ou du caractère muet des sources relatives au département du Rhône. Les mutations touristiques affectent plus la quotidienneté que les infrastructures économiques.

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement du Front populaire met en place des congés payés en 1936 et la semaine de 40 heures[1839]. Ces décisions permettent à la grande majorité des Français de pouvoir être touriste pendant deux semaines de vacances, puis trois à partir de 1956. Petit à petit, les lieux touristiques sont pris d'assaut : on recherche la campagne, la mer ou la montagne.

Au début du XX^{e} siècle, le dimanche est instauré comme jour de repos pour la masse salariale ; cependant, il exclut entre autres les ouvriers agricoles et les domestiques[1840]. Les paysans constituent une catégorie à part du fait de leur travail qui dépend largement des conditions climatiques. Le dimanche qui est le jour du repos et de la pratique religieuse tend à s'ouvrir à la population française et s'impose avec l'arrivée au pouvoir du Front populaire[1841].

Avec l'essor de la vitesse automobile, le *week-end*[1842] prend le pas sur le dimanche et les activités changent[1843]. Les deux notions – le *week-end* et l'automobile – sont plus liées qu'il n'y paraît, puisqu'Henry Ford pensa le *week-end* comme favorisant

[1839] Gilbert SIGAUX, *Histoire du tourisme*, Genève, Edito-Service, 1965, p. 109-110.
[1840] Robert BECK, *Histoire du Dimanche de 1700 à nos jours*, Paris, Éditions de l'Atelier-Éditions ouvrières, 1997, p. 309.
[1841] Julia CSERGO, « Extension et mutation du loisir citadin, Paris XIX^{e}-début XX^{e} siècle » dans Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Flammarion, 1995, p. 217-218.
[1842] Robert BECK, *op. cit.*, p. 321.
[1843]Robert BECK, *op. cit.*, p. 327.

l'essor de l'industrie automobile[1844]. Avec la loi de 1936 votée par le Front populaire, la pratique du temps libre s'impose et est réaffirmée après-guerre[1845]. Le clergé catholique s'oppose fortement à cet essor du week-end qui met en danger la pratique religieuse des fidèles et les institutions religieuses[1846]. Derrière l'essor du *week-end*, il y a la vitesse automobile qui permet cette mobilité accrue chez les individus. Il y a donc un certain anti-automobilisme qui imprègne la communauté religieuse dans les années 1950-1960[1847].

C'est durant cette période que la Nationale 7, fréquentée par des usagers aussi divers que nombreux, connaît son apogée comme « route des vacances[1848] » : en 1955, Charles Trenet immortalise en chanson cette route partant du parvis de Notre-Dame à Paris et allant jusqu'à Menton, près de la Méditerranée (carte 40). Prenant le titre de « route du soleil[1849] » à partir de Lyon, elle traverse les communes suivantes : Tarare, Pontcharra-sur-Turdine, L'Arbresle, La Tour de Salvigny, Charbonnières-les-Bains, Tassin la Demi-Lune, Saint-Fons, Vénissieux, Feyzin, Saint-Symphorien-d'Ozon et Vienne. La Nationale 7 draine ainsi les Parisiens vers le sud, traverse le département du Rhône où Lyon constitue un bouchon particulièrement important pour se rendre au bord de la Méditerranée[1850].

Le tourisme se matérialise par l'essor des sports d'hiver. L'ACR fait la promotion des stations de sports d'hiver d'Isère, de la Loire, de l'Ain, de Savoie, du Jura, de Haute-Savoie et des Hautes-Alpes situées dans un rayon de 250 km autour de Lyon[1851]. La revue met en évidence le choix des destinations montagnardes – le Jura, les monts du Beaujolais et du Lyonnais et les Alpes[1852] – plutôt que les bords de mer. L'essor du tourisme subit cependant un contrecoup lors de la Seconde Guerre

[1844] Witold RYBCZYNSKI, *Histoire du week-end*, Paris, Liana Levi, 1991, p. 132.
[1845] « Week-end », *L'illustration : années 1933-1937*, Paris, Éditions Sefag & L'Illustration, 1985, p. 93.
[1846] Robert BECK, « Le clergé et le cabaret » dans Nicole CZECHOWSKI (dir.), *Dimanche : le temps suspendu*, Paris, Autrement, 1989, p. 88-94.
[1847] La notion de week-end entre définitivement dans les mœurs françaises comme en atteste le film de Jean-Luc GODARD, *Weekend*, 1967, 95 min.
[1848] Elisabeth DUMONT-LE CORNEC, *Les routes mythiques*, Paris, Belin, 2009, p. 66 pour avoir l'historique de la Nationale 7. Pascal VERCKEN, *Sur la Nationale 7*, Cadeilhan, Zulma, 2000, p. 42.
[1849] Thierry DUBOIS, *C'était la Nationale 7 : la route bleue, la nationale 6*, Ramonville-Saint-Agne, Éd. Drivers, 2010, p. 7.
[1850] Paul MORAND, *La route Paris Méditerranée*, Paris, Firmin-Didot et cie, 1931.
[1851] ADR, « Quelques stations de sports d'hiver », *Revue de l'ACR*, novembre 1937, PER 1900-5, p. 390.
[1852] ADR, « Tourisme », *Revue de l'ACR*, avril 1938, PER 1900-5, p. 133-136 ; « Monts de Tarare », *Revue de l'ACR*, mai 1938, PER 1900-5, p. 191-192.

mondiale[1853]. Il apparaît que le tourisme de bord de mer se développe après la Seconde Guerre mondiale, durant les années 1950[1854]. La destination privilégiée étant la Côte d'Azur[1855] ; les touristes vont y chercher le soleil, la mer et le dépaysement.

Carte 40 : Itinéraire de la route nationale 7 de Paris à Menton

Source : Olivier DARMON, *La route autrefois*, Paris, Hoëbeke, 2004, p. 51.

Il ne faut pas perdre de vue qu'une partie du monde rural a bien de la difficulté à partir en vacances : les paysans québécois et français[1856]. Le paysan doit s'occuper de sa terre quotidiennement et ses animaux requièrent toute son attention[1857]. À partir des années 1960, les paysans s'initient au départ en vacances. Cela est rendu possible par l'essor de la mécanisation agricole et du développement du travail collectif[1858]. En rapprochant le travail de l'agriculteur du travail de l'ouvrier – par le recours à l'usage de machines – les agriculteurs ont progressivement vu leur quotidien se régulariser et se

[1853] ADR, « L'avenir du tourisme et pour le tourisme de l'avenir », *Revue de l'ACR*, avril 1944, PER 1900-5, p. 74.
[1854] Jean GRIFFET, « Les plaisirs du bord de mer (1930-1960) », *Etudes Rurales*, n°133-134, janvier-juin 1994, p. 89.
[1855] BML, « La saison des tentes », *Revue de l'ACR*, août-septembre 1959, 950957, p. 5.
[1856] Alain CORBIN (dir.), *op. cit.*, p. 300 ; Witold RYBCZYNSKI, *op. cit.*, p. 165.
[1857] Jean-Claude FARCY, « Le temps libre au village (1830-1930) » dans Alain CORBIN (dir.), *op. cit.*, p. 307-308.
[1858] Brigitte OUVRY-VIAL, René LOUIS & Jean-Bernard POUY (dir.), *Les vacances : un rêve, un produit, un miroir*, Paris, Autrement, n°111, 1990 : une des faiblesses de l'ouvrage est de ne pas proposer une analyse historique des vacances des agriculteurs.

hiérarchiser ; cette rationalisation du travail leur permet la prise de vacances dans une certaine mesure.

La multiplicité des structures touristiques dans la région de Québec

Dans la région de Québec, les chalets, les « campings grounds » et les auberges du début du XX^{e} siècle laissent la place à de nouvelles infrastructures[1859]. L'hôtellerie familiale rurale se développe fortement après les années 1930 avec l'essor de l'automobilisme[1860]. Les chalets prennent le pas sur la villégiature populaire après la Seconde Guerre mondiale[1861] : ils sont construits plus loin des villes et plus près des rivières et des lacs et proposent ainsi de beaux cadres naturels[1862].

Une nouvelle infrastructure fait son apparition à la fin des années 1940 : le motel[1863]. Il s'agit d'une infrastructure propre à l'automobilisme : *motor hotel* ou *Motel* ou *Motor Court*. De par l'implantation à l'extérieur des centres urbains et par la standardisation du bâti[1864], ils sont proposés pour un prix inférieur à celui des hôtels : il y a donc un accroissement populaire du tourisme qui s'effectue.

Tableau 31 : Évolution des accommodations touristiques dans la région économique de Québec (1945-1947)[1865]

régions	hôtels[1866]		restaurants		maisons de logement[1867]		total	
touristiques	1945	1947	1945	1947	1945	1947	1945	1947
Québec	184	220	285	393	62	236	531	849
province	2061	2351	4117	5110	411	755	6589	8216

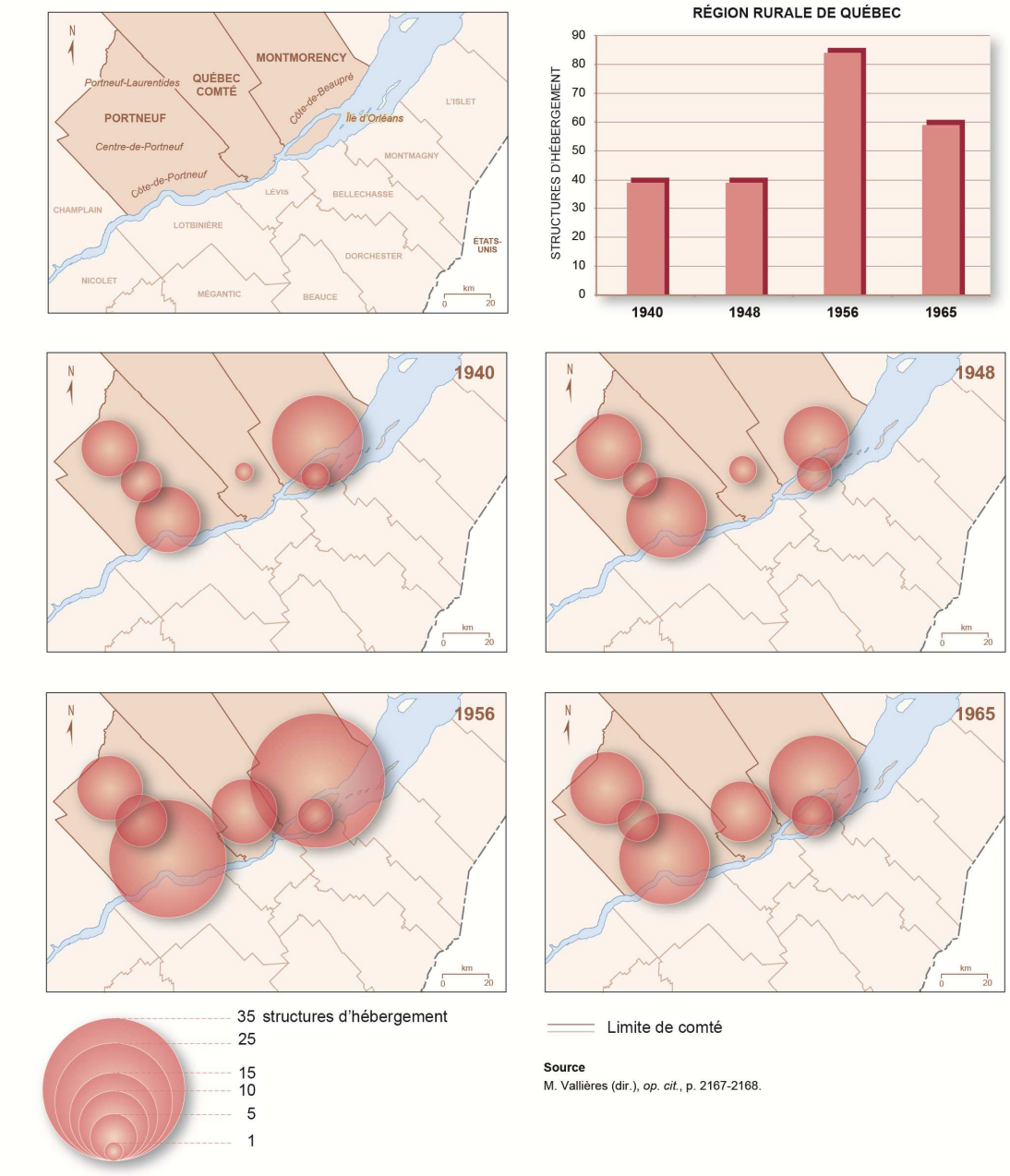
Source : *Annuaire statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1949, p. 516.

Entre 1945 et 1947, le nombre total des hôtels, des restaurants et des maisons de logement augmente de 160% entre 1945 et 1947. Dans cette région, les restaurants

[1859] Gérard BEAUDET, « Un bref regard sur l'architecture de la villégiature et du tourisme », *Téoros*, vol. 15, n°1, printemps 1996, p. 39-42.
[1860] Henri-Paul GARCEAU, *Chronique de l'hospitalité hôtelière du Québec de 1880 à 1940*, Montréal, Éditions du Méridien et des publications du Québec, 1990, p. 197-203.
[1861] Serge GAGNON, *op. cit.*, p. 199-200 « Le phénomène des « chalets » a pris un essor prodigieux depuis les années quarante et se caractérise par des mouvements pendulaires entre résidence principale et secondaire ».
[1862] Marcel PAQUETTE, *op. cit.*, p. 93.
[1863] Olga DUHAMEL-NOYER, *Motel Univers*, Montréal, Héliotrope, 2006.
[1864] Daniel L. BOORSTIN, *L'image ou ce qu'il advient du rêve américain*, Paris, R. Julliard, 1963, p. 148-149.
[1865] *Annuaire statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1949, p. 516.
[1866] L'expression "hôtels" englobe trois genres d'établissements: hôtels sans chalets, hôtels avec chalets et restaurants avec chalets.
[1867] Une maison de logement est un établissement où les voyageurs trouvent à se loger sans toutefois y manger.

dominent, suivis par les hôtels et les maisons de logement. L'essor des maisons de logement est récent, cependant entre 1945 et 1947, le nombre de maisons de logement s'accroît considérablement de 380%. En 1955, on dénombre plus de 500 hôtels et motels dans la région de Québec[1868]. Il y a donc une augmentation du nombre des infrastructures touristiques. Ces deux infrastructures se localisent dans les régions les plus peuplées et les plus privilégiées par les touristes.

Carte 41 : Répartition des structures d'hébergement dans la région de Québec (1940-1965)



Source : Marc VALLIÈRES (dir.), *op. cit.*, p. 2167-2168.

[1868] *Annuaire Statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique Québec, 1956-1957, p. 514.

Les hébergements sont nombreux dans la région rurale de Québec et dans les comtés de Portneuf et la Côte-de-Beaupré et quasiment absents du comté de Québec et dans l'Île d'Orléans (carte 41). Cela s'explique par le caractère urbain du comté de Québec qui dispose déjà de restaurants et d'infrastructures. L'Île d'Orléans, préservée pour des raisons étatiques, présente peu de structures ; à l'inverse, la Côte-de-Beaupré accueille plusieurs de ces structures du fait de ses atouts touristiques. Dans l'ensemble, le nombre des hébergements augmente ou reste stable dans la région de Québec entre 1940 et 1965. Cette croissance est particulièrement visible dans la région rurale de Québec.

En 1953, les hôtels à forte capacité de lits sont localisés à proximité de Québec et sur la route menant à la basilique Sainte-Anne-de-Beaupré[1869]. Les cabines et les motels sont plus nombreux et possèdent une capacité de lits plus importante. Par ailleurs, ils sont rassemblés principalement dans le comté de Portneuf, de Québec et de Montmorency – soit le long de la route Montréal-Québec-Saint-Siméon. Enfin, les maisons de campagne se retrouvent une grande partie dans l'Île d'Orléans ; elles constituent une alternative aux hôtels, motels et cabines dans la mesure où elles se fondent dans le paysage. L'occupation du territoire de la région de Québec se fait principalement sur la rive nord du Saint-Laurent, car elle possède des sites touristiques riches et elle se situe dans le corridor touristique reliant Montréal à Québec puis à Sainte-Anne-de-Beaupré et aux Laurentides. Le nombre de chambres durant la période 1954-1960 est très élevé dans la région rurale de Québec, dans le comté de Portneuf et à la Côte-de-Beaupré[1870]. Les régions rurales rattrapent leur retard vis-à-vis des comtés urbanisés en termes d'équipements d'accueil.

[1869] Roger BRIERE, *loc. cit.*, p. 47-48 & 50.
[1870] Marc VALLIÈRES (dir.), *op. cit.*, p. 2173.

Tableau 32 : Établissements, chambres et commodités des chambres de la région de Québec en 1955

régions & divisions	établissements				chambres				commodités des chambres			
	total	hôtels	hôtels avec chalets ou motels	maisons de logement	total	hôtels	hôtels avec chalets ou motels	maisons de logement	sans eau courante	avec lavabo	lavabo et toilette	avec bain ou douche
Bellechasse	38	28	9	1	285	167	113	5	176	36	36	37
Lévis	35	15	20		574	190	384		109	146	16	303
Montmorency	118	28	56	34	1604	415	1049	140	417	321	124	742
Portneuf	73	45	26	2	917	423	487	7	387	158	60	312
Québec	262	39	78	145	4836	1913	1779	1144	712	1145	47	2931

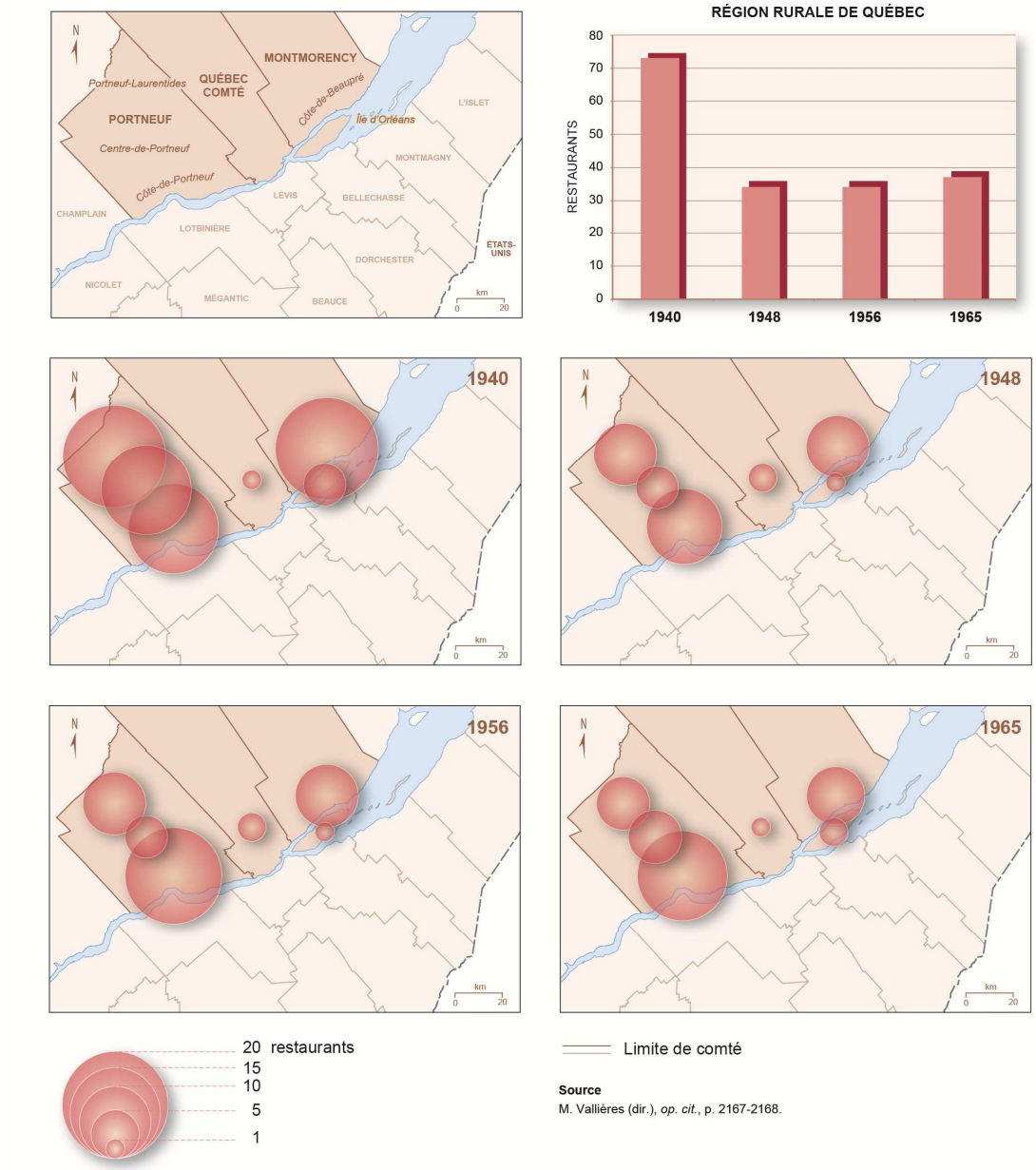
Source : *Annuaire statistiques du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1956-1957, p. 518.

Le tableau ci-dessus met en valeur la domination de la ville de Québec en ce qui a trait au nombre d'établissements d'accueil dédiés aux touristes. Les maisons de logement, établissements où les voyageurs trouvent à se loger sans toutefois y manger, sont les plus visibles. Ces établissements conviennent bien au milieu urbain qui est entouré d'établissements proposant de la restauration. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Québec, cet établissement disparaît pour être remplacé par des hôtels. Il y a trois types d'hôtels : les hôtels sans chalets, les hôtels ou motels avec chalets et les restaurants avec chalets. Hors Québec, les hôtels avec ou sans chalets ou motels sont les plus nombreux. Les maisons de logement ont un faible nombre de lits comparativement aux hôtels avec ou sans chalets ou motels. On en déduit que les hôtels représentent des infrastructures compactes dont le seul but est l'économie du tourisme, tandis que les maisons de logement sont des infrastructures de taille plus petite et plus dispersée. La présence ou l'absence de l'eau courante et des sanitaires dépend grandement de l'urbanité de la région[1871]. Dans la région de Québec, plus de 80% des chambres ont un lavabo et une douche ou une baignoire ; dans celle de Portneuf, ce chiffre est porté à 96% tandis qu'il est de 78% dans la région de Lévis. Seule la région de Bellechasse, éloignée de la ville de Québec, présente 25% de ses chambres ayant ces deux commodités. Cette répartition indique d'une part que les commodités concernant l'eau

[1871] Archives du CAA Québec, « On demande de l'eau dans les hôtels ruraux », *Motor Magazine*, février 1925, p. 39 ; « À propos de bain », *Motor Magazine*, novembre 1925, p. 9.

dépendent du réseau de canalisation des villes et d'autre part, elles laissent penser que dans les villes, les établissements possèdent un certain standard de vie.

Carte 42 : Évolution de la répartition des restaurants dans la région de Québec entre 1940 et 1965



Source : Marc VALLIÈRES (dir.), *op. cit.*, p. 2167-2168

Des infrastructures plus modestes telles que les restaurants s'accroissent dans le même temps pour accueillir les touristes dans le cœur historique de la province. La répartition des restaurants est très faible dans le comté de Québec et bien plus dans les comtés environnants. On retrouve le même schéma que pour les structures d'hébergement. C'est dans la région rurale de Québec que l'on observe le plus d'établissements de restauration suivie par le comté de Portneuf, la côte de Beaupré et l'Île d'Orléans. Pour le comté de Portneuf, ces derniers se localisent principalement en

bordure du Saint-Laurent, à proximité de la route Québec-Saint-Siméon qui constitue une facilité d'accès pour les voyageurs.

L'évolution quantitative des restaurants montre, en 1940, un essor significatif qui est ensuite fortement ralenti. Cela laisse à penser que la région de Québec a trouvé son équilibre. Il apparaît de la répartition de ces multiples structures un lien fort qui existe entre la route et leur localisation[1872].

Les mutations de l'alimentation

"Even food may suffer:
"I'll go without food before I'll see us give up the car" […][1873]".

L'histoire de l'alimentation est un champ de recherche récent et en construction[1874]. Par le terme alimentation, nous entendons une notion très large qui commence avec les produits à l'état naturel et leurs transformations permettant à l'homme de se sustenter. Cela inclut les différentes manières de table, la gastronomie – fine cuisine –, les fast-foods, le patrimoine immatériel alimentaire régional et national, les moyens mis en œuvre pour valoriser ces éléments – publicités, littérature, arts –, et les sociabilités qui en découlent. Les liens entre l'alimentation et les transports ont suscité un intérêt récent chez les historiens[1875]. Plus encore, les mutations engendrées par l'introduction de l'automobile sur l'alimentation ont jusqu'à présent été quelque peu ignorées[1876].

[1872] Marc VALLIÈRES (dir.), *op. cit.*, p. 2172.
[1873] Robert S. LYND & Helene M. LYND, *Middletown: A Study in Modern American Culture*, *op. cit.*, p. 256.
[1874] Caroline COULOMBE, « Entre l'art et la science : la littérature culinaire et la transformation des habitudes alimentaires au Québec », *RHAF*, vol. 58, n°4, 2005, p. 508.
[1875] Paul GERBOD, *La restauration hors foyer en Europe : du Moyen-Age à nos jours*, Paris, H. Champion, 2000 ; Julia CSERGO & Jean-Pierre LEMASSON, *Voyages en gastronomies*, Paris, Autrement, 2008 ; François CARON, « Un chantier à ouvrir : l'histoire de la restauration à la SNCF. Premières orientations », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 41, 2010, p. 227-241.
[1876] John A. JAKLE & Keith A. SCULLE, *Fast-Food : Roadside Restaurants in the Automobile Age*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1999.

L'essor de nouvelles pratiques alimentaires par l'impulsion des associations : l'exemple du pique-nique

Pique-niquer dans le département du Rhône

L'alimentation se voit modifiée par l'évolution des modes du voyage et principalement par la vitesse automobile[1877]. Avec l'essor du tourisme, l'ACR propose quelques conseils concernant les nouvelles manières de se sustenter : le fameux pique-nique[1878] – qui n'est pas né avec l'automobile[1879]. La pratique du camping oblige les voyageurs automobilistes à n'emmener que le strict minimum et à se passer des principaux outils que l'on retrouve dans la cuisine. Le club conseille donc de se munir d'un réchaud portatif, plus quelques casseroles peu encombrantes, des assiettes, des couverts, des tasses, un réservoir d'eau, une table et des chaises pliantes[1880]. Ces divers éléments servent à manger la nourriture la plus appropriée et la plus commune lorsque l'on fait du camping : des pâtes, des légumes secs et des conserves[1881]. Cette nouvelle pratique se développe par la littérature[1882].

De nouvelles pratiques relatives à la cuisine et à l'alimentation apparaissent par le biais de l'automobilisme. Lorsque les automobilistes sont en camping, ils disposent du minimum pour s'alimenter et se loger, ils sont donc au plus près de la nature et de la simplicité[1883]. De nouvelles habitudes alimentaires sont en train d'émerger progressivement par l'expérimentation des touristes et la plume de quelques lettrés.

Le pique-nique structuré dans la région de Québec

Dans la région de Québec, le camping se développe aussi. Toutefois, du fait du développement automobile, les Québécois sont mieux armés ; en effet, ils ont le choix entre l'ajout d'une roulotte automobile ou bien de la remorque légère[1884]. Dans les deux

[1877] Julia CSERGO, « Quelques jalons pour une histoire du tourisme et de la gastronomie en France », *Téoros*, printemps 2006, p. 7.
[1878] ADR, « La sortie pique-nique de l'Automobile-club de l'Ain aura lieu le 19 juillet », *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1931, PER 1900-4, p. 5.
[1879] Mikesch MUECKE, "Food to Go : The Industrialization of the Picnic" in Jamie HORWITZ & Paulette SINGLEY, *Eating Architecture*, Cambridge, Mass., The MIT Press, 2004, p. 229-230; Julia CSERGO, « De voyages en pique-niques, la nourriture tirée du sac », Julia CSERGO (dir.), *Le casse-croûte : aliment portatif, repas indéfinissable*, Paris, Autrement, 2001, p. 151-160.
[1880] ADR, « Comment on mange sous la tente », *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1931, PER 1900-4, p. 11.
[1881] ADR, « Comment on mange sous la tente », *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1931, PER 1900-4, p. 10.
[1882] Louis BAUDRY DE SAUNIER, *Le camping pratique pour tous*, Paris, Flammarion, 1937, p. 19.
[1883] R. R. MILLER, *La vie au grand air, l'auto-camping, auto-tourisme à bon marché*, Nancy, Berger-Levrault, 1924, p. 53.
[1884] Archives du CAA Québec, « Le camping automobile », *Motor Magazine*, avril 1924, p. 15.

cas, cette volonté de confort modifie sensiblement l'alimentation des touristes qui peut être plus copieuse que dans le modèle français. L'espace touristique est transformé progressivement ; le gouvernement installe des infrastructures destinées à accueillir les touristes : des tables et des parcs de stationnement comme c'est le cas au Lac Saint-Joseph dans le comté de Portneuf ou dans le parc des Laurentides.

Le développement de la gastronomie

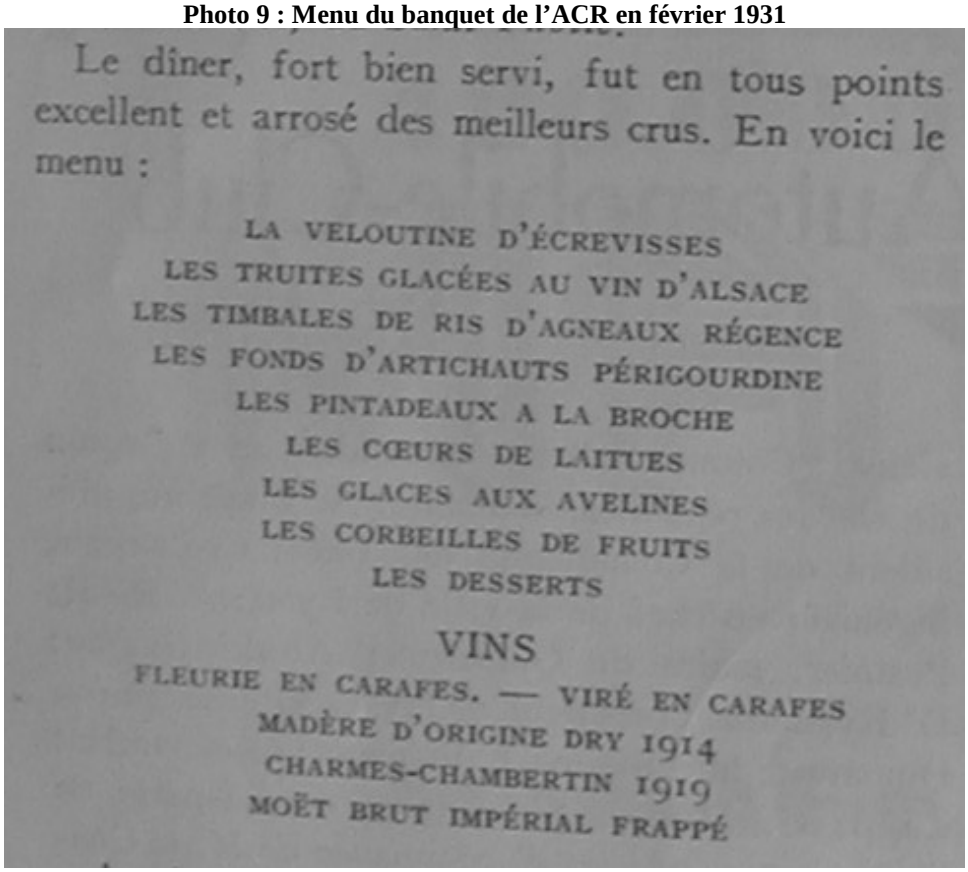
Le développement de la gastronomie, une initiative des associations du Rhône

« D'emblée, la gastronomie se voit associée à la pratique touristique[1885] ». En France, le Guide Michelin est l'un des premiers à cibler les bonnes tables le long des routes[1886]. À partir de 1926, il classe les tables hôtelières avec des étoiles ; dès 1931, les meilleurs restaurants sont classés d'une à trois étoiles.

Les associations cyclistes et automobilistes à but touristique s'intéressent de près à l'alimentation[1887]. Au sein du TCF, le Comité gastronomique joue un rôle particulier en organisant un concours de la bonne cuisine[1888]. Une des spécificités des clubs automobiles français est la tenue d'un banquet annuel réunissant les membres de l'association[1889] – on ne retrouve pas cela de l'autre côté de l'Atlantique. En général, il rassemble les dirigeants du club, les membres, la presse et les personnalités importantes de la société lyonnaise et automobile[1890]. Il s'agit d'un temps fort de la vie associative où s'effectue la publicité de l'ACR et le réseau de relations du club se constitue. Les menus qui y sont servis témoignent d'un art de la table et de l'essor de la gastronomie[1891].

[1885] Julia CSERGO, *loc. cit.*, p. 7.
[1886] Julia CSERGO, « La gastronomie dans les guides de voyage : de la richesse industrielle au patrimoine culturel, France XIX^e^-début XX^e^ siècle », *In Situ, revue des patrimoines*, 2010, n°15 http://www.insitu.culture.fr/article.xsp?numero=15&id_article=csergo-1321, consulté 23/04/12.
[1887] Julia CSERGO, *loc. cit.*, p. 7 L'auteure évoque le Club des Cent fondé en 1912 sur la base du tourisme automobile.
[1888] ADR, « Bonne chère et propreté », *Revue de l'ACR*, n°4, avril 1931, PER 1900-4, p. 9
[1889] ADR, « Le banquet de l'automobile-club du Rhône », *Revue de l'ACR*, n°2, février 1931, PER 1900-4, p. 5-7.
[1890] ADR, « Notre diner-soirée de gala 1938 », *Revue de l'ACR*, avril-mai-juin 1943, PER 1900-5, p. 30.
[1891] ADR, « La fête annuelle de l'ACR », *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1934, PER 1900-4, p. 151-152.

Photo 9 : Menu du banquet de l'ACR en février 1931



Le dîner, fort bien servi, fut en tous points excellent et arrosé des meilleurs crus. En voici le menu :

LA VELOUTINE D'ÉCREVISSES
LES TRUITES GLACÉES AU VIN D'ALSACE
LES TIMBALES DE RIS D'AGNEAUX RÉGENCE
LES FONDS D'ARTICHAUTS PÉRIGOURDINE
LES PINTADEAUX A LA BROCHE
LES CŒURS DE LAITUES
LES GLACES AUX AVELINES
LES CORBEILLES DE FRUITS
LES DESSERTS

VINS

FLEURIE EN CARAFES. — VIRÉ EN CARAFES
MADÈRE D'ORIGINE DRY 1914
CHARMES-CHAMBERTIN 1919
MOËT BRUT IMPÉRIAL FRAPPÉ

Source : ADR, « Le banquet de l'automobile-club du Rhône », *Revue de l'ACR*, n°2, février 1931, PER 1900-4, p. 6.

L'ACR renouvelle des activités similaires qui visent à promouvoir l'automobilisme. On peut citer la réception qui a lieu au bar de l'ACR le 15 novembre 1934 dans le cadre de la Foire et de la Semaine Gastronomique[1892]. En 1934, l'ACR transforme le bâtiment militaire du Fortin de Mont-Thou en chalet-auberge-relai pour tous les touristes[1893]. En 1935, le traditionnel banquet de l'ACR a lieu au Fortin de Mont-Thou[1894]. Le lieu est érigé comme une place gastronomique de choix[1895]. Par ailleurs, le club propose à ses membres des bons de réduction pour des restaurants sur le modèle de l'Union Gastronomique[1896].

Une spécificité de l'ACR que l'on ne trouve nulle part ailleurs est la publication de Carnets gastronomiques dès 1925. La commission gastronomique du Club a pour

[1892] ADR, « Les journalistes et les gastronomes parisiens à l'ACR », *Revue de l'ACR*, n°11, novembre 1934, PER 1900-4, p. 249.
[1893] ADR, « L'ACR a inauguré le fortin de Mont-Thou », *Revue de l'ACR*, novembre 1934, PER 1900-4, p. 250-252.
[1894] ADR, « La Chambre nationale du commerce de l'automobile (secteur du Rhône) au Fortin du Mont-Thou », *Revue de l'ACR*, juillet 1935, PER 1900-4, p. 162-163.
[1895] BML, « Le Fortin du Mont-Thou », *Carnets de l'automobile*, n°1, novembre 1951, 950957, p. 13.
[1896] ADR, « Union Gastronomique », *Revue de l'ACR*, mars 1934, PER 1900-4, p. 72.

devise : « Pour la santé, par la bonne cuisine et par l'auto[1897] ». Ces derniers ont pour objectif de cartographier et de faire connaître les différentes enseignes hôtelières en fonction de leurs mets. Ils sont alimentés par les membres du club et quelques émissaires du bureau de direction de l'ACR[1898]. Le club lance en 1937 un référendum gastronomique en demandant à ses membres de cartographier les différents restaurants des environs selon leur appréciation de l'art de la table[1899]. Il y a donc une véritable volonté de la part du club de structurer mentalement le paysage touristique pour ses membres[1900]. On peut expliquer cette démarche par le poids de Lyon qui s'érige entre 1925 et 1935 comme « capitale mondiale de la gastronomie[1901] ». Lyon et le Rhône plus largement constituent un territoire où se développe une gastronomie très appréciée à l'échelle de la France. On peut citer le restaurant Point tenu par Fernand Point à Vienne entre 1924 et 1955. Son restaurateur, auréolé de trois étoiles par le guide Michelin, est « […] le prince du gratin de queues d'écrevisse, le major de la truite au bleu et du poulet à la crème[1902] ».

L'alimentation dans la région de Québec

Au sein de la région de Québec, le CAQ encourage les infrastructures touristiques à veiller à l'essor de la gastronomie québécoise. Des appels sont lancés pour encourager les aubergistes, les hôteliers et les restaurateurs afin qu'ils proposent aux touristes une alimentation de qualité[1903]. Cela s'inscrit dans une volonté de développement économique de la province par le tourisme. La population québécoise s'attache à rencontrer les attentes des touristes américains[1904].

Plus encore, les Québécois proposent aux touristes étrangers une alimentation relative à la région. Ce faisant, ils mettent en valeur leur propre culture, leurs traditions et leurs recettes gastronomiques. On souhaite encourager les établissements à proposer

[1897] ADR, « Supplément au Carnet Gastronomique de 1930 », *Revue de l'ACR*, n°5, mai 1931, PER 1900-4, p. 12.
[1898] ADR, « Le carnet et le concours gastronomique de l'ACR et du Haut-Rhône », *Revue de l'ACR*, n°6, juin 1932, PER 1900-4, p. 115-116
[1899] ADR, « Référendum gastronomique », *Revue de l'ACR*, n°10, octobre 1937, PER 1900-5, p. 353-355.
[1900] ADR, « Les brochures de l'ACR & Carnet gastronomique & indications gastronomiques », *Revue de l'ACR*, n°12, décembre 1938, PER 1900-5, p. 441-442.
[1901] Julia CSERGO, « Lyon, première « capitale mondiale de la gastronomie » 1925-1935 » dans Julia CSERGO & Jean-Pierre LEMASSON, *op. cit.*, p. 33-50.
[1902] Olivier DARMON, *op. cit.*, p. 53.
[1903] Archives du CAA Québec, « L'art de bien manger », *Motor Magazine*, février 1925, p. 61.
[1904] Archives du CAA Québec, « Les Hôtels de Campagne et l'Art Culinaire », *Service*, août 1929, p. 16.

du vin, car il s'agit d'un marqueur identitaire québécois qui peut plaire aux touristes américains[1905]. Le CAQ propose ainsi d'aider les structures hôtelières en dispensant des conseils regardant la consommation de vin[1906]. L'automobile propose une vision plus complète des richesses culinaires de la région de Québec par rapport au transport ferroviaire et à la navigation[1907].

Un soupçon de vitesse, l'alimentation bouillonnante

Les mutations de l'alimentation dans le Rhône

Le Rhône ne connaît pas le phénomène de redéfinition drastique de l'art culinaire comme dans la région de Québec. Cela ne veut pas dire que le domaine alimentaire reste inchangé.

Jusqu'à la fin des années 1919, le paysan s'appuie sur les éléments présents au sein de sa propriété pour sustenter ses besoins[1908]. L'alimentation est donc fondée principalement sur les légumes du jardin tels que la pomme de terre, le haricot, les tomates, les salades qui sont cuisinés de différentes manières afin de permettre, éventuellement, de manger du même aliment deux fois dans la même journée – soit au déjeuner et au souper. Un autre produit qui est sur la table paysanne est le pain. Il vient par exemple en complément de la soupe de légumes le soir. La viande est aussi présente, mais moins quotidiennement que les précédents aliments évoqués du fait de l'investissement financier et temporel qu'il faut fournir[1909]. Quelques fruits viennent modifier les habitudes alimentaires des paysans durant l'été et l'hiver – les noix, les châtaignes, les cerises, les frais, les pommes et les poires par exemple. Le vin fait son apparition après la guerre, souvent en complément de l'eau, mais le cidre est la boisson que l'on retrouve le plus souvent sur les tables paysannes[1910]. Le rôle des saisons est majeur dans le régime alimentaire des paysans[1911].

[1905] Archives du CAA Québec, « Dans le vin repose le succès du tourisme », *Service*, octobre 1933, p. 3.
[1906] Archives du CAA Québec, « Comment on doit boire les vins », *Service*, novembre-décembre 1934, p. 10.
[1907] Archives du CAA Québec, « L'automobile et la gastronomie », *Service*, octobre 1934, p. 2.
[1908] Rolande BONNAIN-MOERDIJK, « L'alimentation paysanne en France entre 1850 et 1936 », *Etudes Rurales*, n°58, avril-juin 1975, p. 29-49.
[1909] Jean-Jacques HEMARDINQUER, *Pour une histoire de l'alimentation*, Paris, A. Colin, 1970, p. 157.
[1910] Pierre LE RHUN & Monique LE RHUN, « Evolution du régime alimentaire à Plozévet de 1800 à 1960 », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 42, n°3, 1967, p. 252-253.
[1911] Rolande BONNAIN, « Les campagnes françaises à table » dans Jean-Louis FLANDRIEN & Jane COBBI, *tables d'hier, tables d'ailleurs*, Paris, Odile Jacob, 1999, p. 279.

Le régime alimentaire des paysans se trouve modifié par la démocratisation de l'automobile et l'essor des marchés et des foires. Deux courants s'élaborent parallèlement : l'un qui voit poser sur la table de nouveaux aliments, tandis que l'autre voit les aliments d'avant 1919 se multiplier et changer de forme[1912]. Le vin par exemple s'impose sur les tables[1913]. La nouveauté se présente sous la forme des produits d'épicerie tels que le chocolat, la viande de la boucherie, le sucre et les pâtes[1914]. Les nouveaux aliments sont le riz, le cacao, les oranges et le thé[1915].

Les liaisons entre villes et campagnes se multiplient par le recours aux véhicules à moteur : les marchés ont lieu durant plusieurs jours de la semaine – alors qu'auparavant, ils ne se tenaient qu'une ou deux fois dans la semaine – puisque les commerçants ont la possibilité de faire des parcours plus fréquemment grâce à leur véhicule[1916]. Les marchés et les foires permettent les échanges de produits entre les villes et les campagnes. Ils constituent aussi un lieu de rassemblement où les sociabilités se développent[1917]. L'augmentation du nombre des marchés et des foires amène à la mutation du régime alimentaire des populations rurales ; désormais, ces dernières ont plus de choix pour leur repas.

Les déplacements au bourg permettent le dimanche d'acquérir ces aliments. Grâce au recours des véhicules à moteur, les commerçants et les artisans peuvent proposer à leurs clients différents produits issus de la ville[1918]. Après-guerre, l'assiette du paysan présente divers aliments : il y a une variété de légumes et de viandes, du poisson frais et des laitages[1919]. Ces nouvelles habitudes alimentaires sont en partie inspirées par celles de l'espace urbain[1920].

[1912] Jean-Luc MAYAUD, *op. cit.*, p. 173.
[1913] Pierre LE RHUN & Monique LE RHUN, *loc. cit.*, p. 256.
[1914] Rolande BONNAIN-MOERDIJK, *loc. cit.*, p. 35.
[1915] Pierre LE RHUN & Monique LE RHUN, *loc. cit.*, p. 253.
[1916] Alain CORBIN, *op. cit.*, p. 264.
[1917] Marcel GAUTHIER, *op. cit.*, p. 23.
[1918] Jacques MAHO, « Paysans et petits commerçants ruraux : un exemple breton », *Etudes Rurales*, n°30, avril-juin 1968, p. 8-25.
[1919] Rolande BONNAIN-MOERDIJK, *loc. cit.*, p. 38-39.
[1920] Jean-Pierre HOUSSEL, *Histoire des paysans français du XVIII*^{e} *siècle à nos jours*, Roannes, Éditions Horwath, 1976, p. 387.

Par ailleurs, les grands distributeurs tels que Leclerc, Carrefour et Auchan apparaissent à la fin des années 1950 et au début des années 1960[1921]. L'essor des grandes surfaces, sur le modèle américain, se développe à la limite entre le monde urbain et l'espace rural. Elles constituent une nouvelle structuration du paysage et des habitudes rurales. L'accès à ce type de commerce permet une certaine diversité de l'alimentation que l'on trouve sur la table des agriculteurs. La vitesse automobile n'est qu'un des nombreux facteurs responsables de la mutation de l'alimentation paysanne : l'école, l'électrification, les nouveaux médias comme la radio et le cinéma sont aussi responsables de ces transformations alimentaires[1922].

Les enjeux de l'alimentation dans la région de Québec

Les interactions entre l'art culinaire québécois et la vitesse automobile produisent des situations particulières dans la région de Québec[1923]. L'art culinaire tend à évoluer parallèlement à l'insertion de l'automobilisme. Les mets préparés ne sont pas à négliger dans la mesure où ils constituent un élément de promotion du tourisme dans la région de Québec : on parle de tourisme culinaire[1924]. L'association hôtelière encourage le savoir-vivre chez les hôteliers ainsi que la bonne cuisine. Pour se démarquer de la culture américaine, on promeut ainsi la bonne cuisine canadienne qui se compose entre autres de soupe aux pois, aux fèves, au chou, de ragoût de pattes de cochon, de boudin et de saucisse, de tourtières, de confitures faites à la maison[1925]. Dès 1927, le ministère de la Voirie édite un livre sur la bonne cuisine canadienne à l'intention des hôteliers[1926]. Un nouveau livre est édité en 1958, toutefois, l'auteur n'est plus le ministère de la Voirie, mais le ministère de l'Agriculture. Cette transition souligne le caractère éclectique du ministère de la Voirie dans les années 1920-1930 qui s'intéresse à tout ce qui touche de près ou de loin la voirie. La situation à la fin des années 1950 met en évidence le resserrement des prérogatives du ministère de la Voirie en ce qui a trait à la voirie et aux transports.

[1921] Alain CHATRIOT & Marie-Emannuelle CHESSEL, « L'histoire de la distribution : un chantier inachevé », *Histoire, économie et société*, 25e année, n°1, 2006, p. 74.
[1922] Pierre LE RHUN & Monique LE RHUN, *loc. cit.*, p. 257.
[1923] Jacques ROUSSEAU, « Quelques jalons de l'histoire et de la géographie gastronomiques du Québec », *Cahiers des Dix*, vol. 32, 1967, p. 17-18.
[1924] Hersch JACOBS & Florence SMITS, « Le tourisme culinaire : un fort marqueur territorial, l'exemple du Canada », *6e rencontres de Mâcon, « Tourismes et Territoires »*, 13, 14 et 15 septembre 2007, Pré-Actes.
[1925] Archives du CAA Québec, « Les hôtels de campagne et l'art culinaire », *Service*, août 1929, p. 16.
[1926] BANQ, *Rapport du ministre de la Voirie*, 1927, Québec : Ed. de Sa Majesté, 1928, p. 56.

L'ouverture des routes de la région de la Gaspésie développe les recettes à base de poissons, de fruits de mer, de mollusques[1927]. Cela a pour effet de développer la culture maraîchère et ainsi de faire manger plus de légumes à ces populations[1928]. On sert dans la province des plats typiquement français tels que la brouillade d'œufs aux truffes vauclusiennes, la daubière provençale, les cèpes rissolés à l'huile d'Aix, des fruits de la Provence et des vins français. Ces différents mets s'opposent aux « *hot dogs* », à la « *Root Beer* », aux « *Ham-and-Egg* » et aux « *Boston beans* » que présentent quelques Québécois dans certains comptoirs anglicisés. Plusieurs acteurs évoquent le danger de l'américanisme de la province. Ce cri d'alarme est repris par les instances religieuses québécoises qui appellent à la refrancisation[1929] et condamnent les Québécois qui font la promotion de la culture anglophone par la langue ou par l'alimentation[1930].

Dans les années 1940-1950, la frontière entre l'art culinaire francophone et la culture américaine s'amoindrit[1931]. La région de Québec n'est que partiellement touchée par l'essor des fast-foods contrairement à la région montréalaise[1932]. On peut avancer que son relatif éloignement vis-à-vis de la frontière américaine la protège de l'américanisation[1933]. L'autre raison est le caractère résolument francophone de la région de Québec. Par exemple, le restaurant *Le Vendôme* inauguré à Québec en 1951 fait la promotion de la cuisine française. Toutefois, cela n'empêche pas d'y voir quelques *snack-bars* présents depuis l'entre-deux-guerres[1934]. Au Château Frontenac,

[1927] Archives du CAA Québec, « Les hôtels de campagne et l'art culinaire », *Service*, août 1929, p. 16.
[1928] Albert TESSIER, *Le tourisme dans le Québec en 1938*, Québec, Office du tourisme de la province de Québec, 1938.
[1929] Le mouvement de refrancisation et l'essor des liens avec la France s'imposent après 1945 dans une plus large optique, celle de lutter contre l'américanisation qui bat son plein, voir : David MEREN, "« Plus que jamais necessaires» : Cultural Relations, Nationalism and the State in the Canada-Quebec-France Triangle, 1945-1960", *Journal of the Canadian Historical Association*, vol. 19, n°1, 2008, p. 279-305.
[1930] Eglise Catholique. Diocèse de Gaspé, *Mandements des évêques de Gaspé*, s. l., s. n., 1934, p. 25 « Circulaire au clergé (n°3), Evêque de Gaspé, le 25 mars 1933.
[1931] Mikesch MUECKE, *loc. cit.*, p. 230.
[1932] La première rôtisserie St-Hubert apparaît en 1951 à Montréal sous la responsabilité d'Hélène et René Léger. Il s'agit bien de restauration rapide – le premier comptoir de livraison est établi à Montréal en 1957 – où l'automobile est au centre du processus dans la mesure où un service de livraison à domicile est mis en place gratuitement.
[1933] On note que les fast-foods classiques – Macdonald – n'apparaissent pas avant le début des années 1970 ; on peut voir dans cela une volonté de se démarquer de la culture américaine pour proposer une caractéristique identitaire propre à la province de Québec. La ville de Québec voit l'enseigne s'installer en 1967.
[1934] Jean-Marie LEBEL, « Tables d'hier et d'aujourd'hui : deux siècles de restauration à Québec », *Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec*, n°44, 1996, p. 20-21.

symbole de la culture canadienne-française, l'alimentation s'appuie largement sur la cuisine locale avec parfois une teinte française[1935].

La vitesse automobile est responsable pour partie de quelques mutations intervenant dans le champ de l'alimentation. Le recours à l'automobile comme mode d'évasion pour les touristes modifie sensiblement les pratiques alimentaires lors des pique-niques. Dans les deux territoires se construit un tourisme culinaire qui a pour origine des instances privées – avec le rôle primordial de l'ACR – et de l'autre le pouvoir provincial – le rôle principal est tenu par le ministère de la Voirie, secondé par le CAQ. Ce tourisme culinaire se présente sous la forme de restaurants gastronomiques, dédiés principalement aux touristes automobilistes appréciant la bonne cuisine. Les acteurs encourageant la gastronomie sont différents dans le Rhône et la région de Québec du fait du territoire qu'ils contrôlent – pour l'un, un département ; pour l'autre, une province – et parce que leur situation géographique diffère. Les deux territoires prennent des routes différentes : dans la région de Québec, la proximité américaine contribue à placer l'identité culinaire dans une position précaire : d'un côté, elle tend à circonscrire la culture culinaire québécoise comme propre et unique et de l'autre côté, elle transforme cette dernière sur le modèle de l'*American way of life*. Dans le Rhône, il y a une oscillation entre pratiques gastronomiques et alimentation diversifiée. Le paysage géographique et alimentaire des deux territoires est restructuré par la vitesse automobile : du côté québécois, une pluralité des visages de la restauration de la haute cuisine en passant par les fast-foods et les snacks est visible, tandis que dans le Rhône, seule la haute cuisine est visible dans les littératures.

La vitesse automobile se présente sous une forme plurielle au sein des deux territoires étudiés. Elle se présente de manière similaire lorsque l'on touche aux fondements mêmes du monde rural ; c'est le cas avec le docteur, le vétérinaire et le curé, le service postal et les entrepreneurs publics et privés. En surface, on passe d'une domination de la traction hippomobile à la traction automobile. Toutefois, ce passage

[1935] Dominique-Valérie MALACK, « Bourgeoisie et gastronomie à Québec au XIX^e^ et au XX^e^ siècle : reconstitution d'un espace symbolique », mémoire de géographie sous la direction de Serge Courville, Québec, Université Laval, 2000, p. 87.

bouleverse grandement les institutions rurales : l'aire de desserte de la clientèle et des paroissiens n'est plus la même pour le médecin, le vétérinaire ou le curé en campagne ; les visites du facteur sont modifiées profondément. On assiste à un essor de la mobilité chez les professionnels et les entrepreneurs. Tous ces acteurs modifient ainsi lentement mais sûrement le visage du territoire rural du département du Rhône et de la région de Québec. La transformation est particulièrement importante au sein de l'agriculture qui se voit imposer le processus de rentabilisation par l'entrée du tracteur et de ses outils au sein des pratiques agricoles : le remembrement amène à une réorganisation du parcellaire agricole et rural et les agriculteurs se regroupent en coopératives. La ville se rapproche des champs cultivés du fait du tracteur qui demande un maniement technique. Ce phénomène est amplifié par l'essor du tourisme automobile et les mutations alimentaires. On remarque que dans ces deux domaines, les mutations sont diversifiées dans la région de Québec du fait de la forte influence et proximité américaine ; cette dernière tente de lutter contre l'américanisme qui se répand par l'automobile, le tourisme et l'alimentation.

Les deux territoires, par ces mutations, présentent à l'aube des années 1960 un tout autre visage qu'en 1920. Le cheval, élément emblématique du monde rural se fait beaucoup moins visible et moins présent. Les femmes et les jeunes générations ont progressivement un accès plus large à la vitesse automobile – signe avant-coureur de la Révolution tranquille au Québec[1936]. L'influence du monde urbain se ressent au sein du monde rural qui voit désormais passer et s'arrêter une multitude de touristes quand ce n'est pas une part de la population rurale qui explore le territoire. Ainsi, le phénomène de la rurbanité qui se développe s'explique par la multiplication des liaisons entre le monde rural et le monde urbain[1937].

[1936] John A. DICKINSON & Brian YOUNG, *op. cit.*, p. 337.
[1937] *Ibid.*, p. 334.

CONCLUSION

> « Speed as a subject for scholarly investigation deserves a more substantial analysis. And while scholars from Barbara Adam to Paul Virilio may have looked at various aspects of speed as an economic good or as a social and cultural phenomenon, little work has been done on placing speed within a meaningful historical context. Is there an age of speed? Does it coincide with modern capitalism? Will such an age ever and will we find ourselves at that point going slower again? [1938] »

> « Notre époque, avec ses besoins de précision, de vitesse, d'énergie, de fragmentation de temps, de diffusion dans l'espace, bouleverse non seulement l'aspect du paysage contemporain, mais encore, en exigeant de l'individu de la volonté, de la virtuosité, de la technique, elle bouleverse aussi sa sensibilité, son émotion, sa façon d'être, de penser, d'agir, tout son langage, bref, la vie.
> Cette transformation profonde de l'homme d'aujourd'hui ne peut pas s'accomplir sans un ébranlement général de la conscience et un détraquement intime des sens et du cœur […][1939] ».

C'est un long voyage dans le temps – depuis les débuts de l'automobile à la fin des années 1890, jusqu'à son avènement avec l'essor des projets autoroutiers dans les années 1950-1960 – et dans l'espace – en faisant des allers et retours entre la région de Québec et le département du Rhône –, qui vient d'être réalisé. Nous avons côtoyé la vitesse, l'automobilisme et l'espace rural. Ces différents concepts imbriqués les uns dans les autres sont soumis à diverses variations, car ils s'inscrivent au sein d'une temporalité : au cours de l'histoire, chacune des notions est susceptible de couvrir plusieurs acceptions. En nous concentrant sur l'automobilisme durant la période 1919-1961, nous avons montré quelques-unes des interactions qu'il existe entre l'automobilisme, la vitesse et le monde rural.

Tout d'abord, nous évoquerons la notion de vitesse telle qu'elle a été définie dans l'introduction afin d'évaluer sa pertinence, puis nous aborderons les apports de cette thèse, pour enfin ouvrir sur les perspectives de recherche soulevées dans ce travail et ses limites.

« La vitesse s'imposera bientôt sans doute comme l'un des principes moteurs de compréhension de la civilisation occidentale[1940] ». Cette citation, évoquée en préambule, prend un tout nouveau sens au terme de notre travail. Nous postulons que la vitesse se construit sur un système logique et cohérent qui s'appuie sur quatre données :

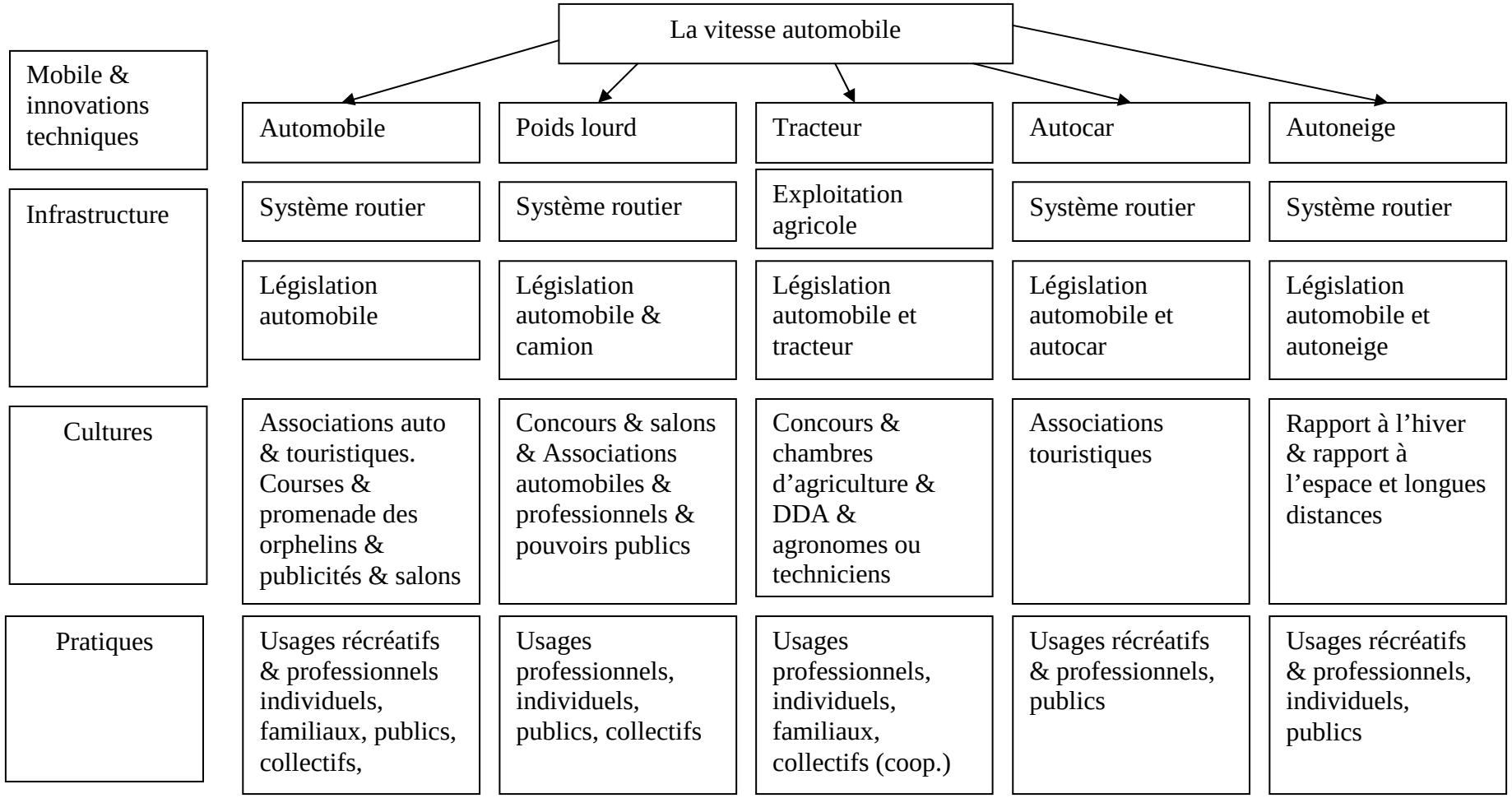
[1938] Peter LYTH, book review : « Peter Gosling, *The Quest for Speed*, Simple Guides, Kuperard, London, 2010, 168p. », *The Journal of Transport History*, vol. 32, n°2, December 2011, p. 235.
[1939] Blaise CENDRARS, *Aujourd'hui*, Paris, Grasset, 1931, p. 47.
[1940] Christophe STUDENY, « Le Vertige de la vitesse : l'accélération de la France : 1830-1940 », *op. cit.*, p. 2.

un mobile, une infrastructure, une culture et des pratiques. En ce sens, la vitesse est observable au sein de tous les modes de locomotion. Dans cette optique, notre définition du concept de vitesse pourrait favoriser les analyses plurimodales et trans-modales.

Pour la période 1919-1961, l'automobilisme s'identifie progressivement à la vitesse. L'automobile nécessite indiscutablement un réseau routier viable et entretenu, une normalisation composée de textes de loi encadrant les comportements, une culture dont les divers acteurs que sont les associations automobilistes, les pouvoirs publics et les médias se font l'écho et enfin des pratiques qui se développent progressivement en fonction des critères précédents, du territoire, des individus, de leur richesse et de leurs besoins. Avec la vitesse automobile, plusieurs variations se font jour : la multitude des véhicules à disposition oblige le système à être particulièrement souple (figure 8). Elle épouse ainsi les besoins du monde rural en matière de mobilité de personnes, de marchandises et de biens.

Le mobile et l'infrastructure s'influencent mutuellement : les progrès techniques de l'automobile, du poids lourd, de la motorisation ou bien de la motoneige modifient sensiblement l'infrastructure sur laquelle ils circulent. Par exemple, la hausse de la célérité des véhicules à moteur amène une configuration de la route en supprimant les obstacles, en modifiant les courbes des virages et en renouvelant la normalisation de la circulation ; de l'autre côté, la multiplication des tracteurs conduit à uniformiser les exploitations agricoles par des surfaces planes, à supprimer les haies pour permettre au tracteur de faire un demi-tour confortablement à la fin de la parcelle. Le recours aux véhicules à moteur est le fruit du développement de la culture automobile. Cette dernière prend différentes formes telles que les courses automobiles, les concours techniques, les démonstrations de labourage des tracteurs, par la propagande médiatique et la tenue de salons et de foires. Il peut aussi s'agir d'éléments insérés au cœur des sociétés comme c'est le cas pour l'auto-neige qui répond à un besoin de mobilité propre au continent nord-américain. Enfin, l'essor quantitatif des différents mobiles conduit les populations à s'approprier ces derniers pour combler leurs besoins de mobilité qu'il s'agisse de migrations pendulaires, de mobilités récréatives à la fois individuelles ou collectives.

Figure 8 : L’organisation structurelle du système de la vitesse automobile.



Les âges de la vitesse

En empruntant à propos de l'automobile la métaphore anthropomorphique utilisée par James Flink dans son travail sur les États-Unis[1941] et celle de Mathieu Flonneau dans son étude traitant de Paris[1942], on distingue plusieurs « âges » de la vitesse automobile (figure 9).

L'enfance de la vitesse automobile intervient entre 1890 et 1911 dans la région de Québec : une période courte qui se termine avec le véritable essor de la motorisation dès 1911 grâce aux Ford T qui apparaissent au Québec. Dans le Rhône, cet intervalle est bien plus long du fait du choix des industriels français de développer en priorité des créneaux de luxe ; la première véritable rupture est 1921, date du premier salon de la machine agricole. Dans les deux territoires, on trouve quelques poches minoritaires de contestation de l'automobilisme.

L'adolescence pour la région de Québec s'écoule entre 1911 jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale. La vitesse se développe de façon plurielle – automobile, poids lourd, tracteur – mais connaît encore quelques limites – le parc automobile est encore faible et la mécanisation agricole se fait encore timide malgré l'essor des coopératives d'utilisation des tracteurs. L'adolescence dans le Rhône est plus courte – de 1922 à 1952 –, il y a donc durant ces années un rattrapage vis-à-vis de la situation dans la région de Québec. Une certaine ouverture de la clientèle automobile se fait jour dans le Rhône, les industriels prennent conscience durant les années 1930 qu'une grande partie de la population rurale a un fort désir et besoin de s'équiper en automobile. La mécanisation agricole poursuit ses efforts ; se développent des plans pour encourager la mécanisation, et des organismes sont créés pour répondre aux besoins des cultivateurs : les CETA et les CUMA. L'anti-automobilisme disparaît progressivement chez les populations rurales.

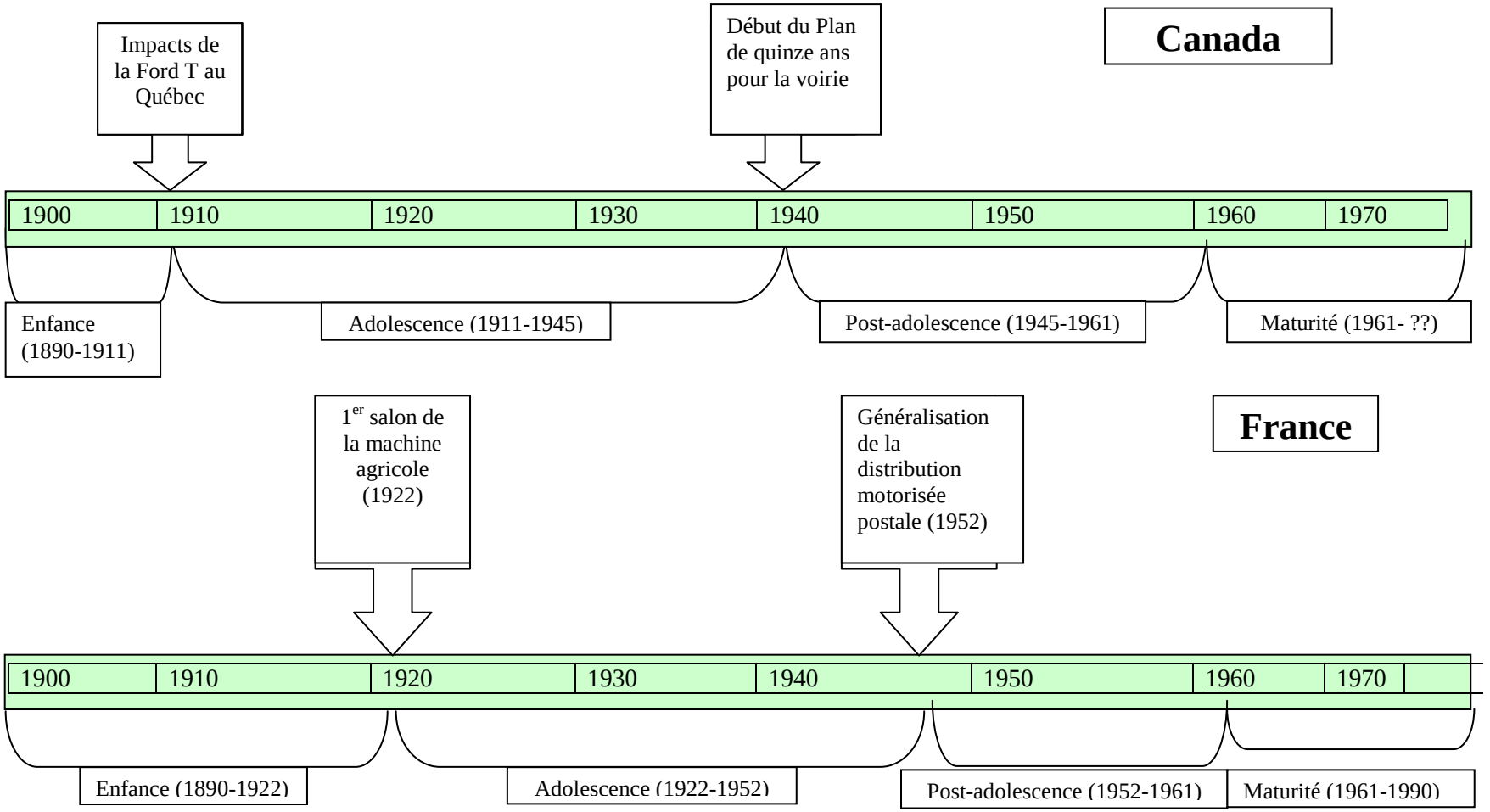
La période de post-adolescence survient entre 1945 et 1961 dans la région de Québec. La vitesse automobile s'intègre au sein de la société québécoise par

[1941] James J. FLINK, "Three Stages of American Automobile Consciousness", *American Quarterly*, vol. 24, n°4, Oct. 1972, p. 451-473.
[1942] Mathieu FLONNEAU, *Paris et l'automobile : un siècle de passions, op. cit.*

l'intermédiaire des divers véhicules et du système routier. Les difficultés rencontrées sont surmontées : la saison hivernale ne constitue plus une saison « morte » pour les usagers motorisés. Dans le Rhône, la période de post-adolescence démarre dès 1952 avec la généralisation de la distribution postale motorisée et, parallèlement, l'augmentation du parc automobile rural, des CUMA et des CETA. Au sein des deux territoires, le cheval disparaît des routes et des champs.

On déduit une tendance de la vitesse automobile à uniformiser les deux territoires en les insérant dans la même trajectoire et une chronologie qui se recoupe après 1945. Cela tient à la fois de la relative proximité géographique, de l'héritage historique et des modèles idéologiques politiques et économiques – le libéralisme, le capitalisme et la démocratie. Ainsi, les demandes des ruraux sont reçues et les industriels automobiles y répondent. La mécanisation agricole est présente dans les exploitations agricoles des deux territoires. Les routes sont entretenues et viables, les projets autoroutiers émergent avec des assises fortes et les normes de déplacement automobile sont connues de tous : le politique a la mainmise sur ce domaine. Les pratiques de mobilité des ruraux sont similaires, car les besoins sont identiques : la camionnette du boucher, de l'épicier, les autocars et la poste automobile rurale sont présents dans le Rhône et la région de Québec après 1945. On observe donc une homogénéisation de l'offre et de la demande automobile, des mutations environnementales, politiques et culturelles au sein des deux sociétés étudiées.

Figure 9 : Chronologie comparative des âges de la vitesse automobile au Canada et en France (1890-2012)



Le système de la vitesse automobile pénètre profondément, mais pas complètement, au sein de la société rurale québécoise et rhodanienne.

Tout d'abord, le chemin, la route poussiéreuse se transforme progressivement. Dans le Rhône, le réseau est bien maillé du fait d'héritages historiques ; seul le revêtement nécessite d'être modifié. À l'inverse, dans la région de Québec, l'automobile transforme les chemins en routes. Plusieurs acteurs se regroupent autour de la voirie : les deux associations automobiles – l'ACR et le CAQ –, effectuent quelques travaux mineurs destinés à mobiliser les pouvoirs publics. Ils s'instituent ensuite en groupe de pression les forçant à s'investir financièrement et matériellement parlant[1943]. La route gagne en cohérence : elle devient hiérarchisée, son organisation se structure entre les diverses échelles administratives – l'État ou le ministère de la Voirie – pour le Québec –, le département – pour le Rhône –, la commune ou la municipalité. Ensuite, le bord et les abords des routes se modifient. La signalisation routière, plus présente, remet en cause les indications à caractère privé. Le paysage est mis en valeur par la plantation d'arbres le long des routes qui constituent un repère pour l'usager ainsi qu'une protection. Enfin, des infrastructures s'implantent à proximité de la route pour soutenir le fonctionnement du système routier : les garages et les pompes à essence se multiplient, constituant des relais structurant le territoire automobile. Les mutations touchant au système routier font l'objet, dans les premiers temps de la vitesse automobile, de contestations de la part de certains ruraux qui refusent de payer pour des routes qu'ils n'empruntent pas ou si peu à l'opposé des usagers motorisés : la route suscite donc des tensions économiques et sociales.

Lors de la transformation du chemin en réseau routier puis en système routier, la culture automobile est encouragée dans le Rhône et la région de Québec. Les associations automobiles font ici offices de promoteurs incontournables. Elles développent cependant la mobilité pour une minorité d'individus privilégiés. L'État et les pouvoirs publics, avec l'aide des médias, se chargent de développer la motorisation à l'échelle de chacun des deux territoires. Chacun des véhicules de la vitesse automobile se développant, des organismes et des institutions se créent pour structurer leur mode de locomotion : le cas du poids lourd est probant dans la région de Québec avec

[1943] Voir notre article : Etienne FAUGIER, « A la croisée des chemins: le Club Automobile de Québec comme cheville ouvrière de l'automobilisme (1912-1948) » dans Jérôme BOIVIN & Stéphane SAVARD, *Les groupes de pression au Québec*, Québec, Septentrion, à paraître en 2013.

l'association du camionnage. La structuration administrative autour du tracteur intervient, pour les deux espaces, après la Seconde Guerre mondiale sous la forme de coopératives. Une autre donnée interagissant avec la vitesse automobile est la normalisation. Au fil des ans se constitue une législation automobile qui a trait à la fois à l'usager, à l'infrastructure et au mode de déplacement. Ces textes synthétisent les nœuds principaux de la vitesse automobile. Plus encore, l'essor des accidents de la route conduit à un encadrement plus rigoureux de la circulation. Les officiers de la route humanisent en quelque sorte la vitesse automobile en se rendant visibles et présents sur les routes. L'instauration de la vitesse automobile et son adoption fait entrer le monde rural et agricole dans la société du risque où le principe de prévention et l'anticipation ont cours. Cela se diffuse à travers les coopératives agricoles relatives au matériel et à la mécanisation agricole. Le paysan et le cultivateur deviennent des techniciens, des agriculteurs. Ils doivent, entre autres choses, maîtriser leurs finances, établir des échéanciers sur plusieurs années, tenir compte du climat et des fluctuations de la bourse. On observe une volonté de projection dans un futur proche au travers de la société de la vitesse : les projets dédiés à la voirie sont planifiés, les usagers doivent anticiper les comportements sur la route, la normalisation doit tenir compte du trafic, de l'essor du parc automobile et de la technique automobile et les pratiques se modifient en conséquence.

Ces diverses modifications influencent réciproquement la mobilité des individus ainsi que leur mode de vie. Économiquement parlant, l'automobilisme entre en concurrence avec les modes de transport déjà présents. D'abord, oscillant entre complémentarité et rivalité, elle finit par s'imposer sur le cheval, le chemin de fer et les tramways, mais uniquement sur les petits parcours, et sur la navigation – notamment dans la région de Québec. Ses atouts résident dans sa souplesse, sa célérité, son caractère individuel qui donnent à l'usager l'impression d'être libéré de toutes contraintes.

L'automobilisme pénètre très vite les campagnes : les véhicules, entre les mains des élites et des sportifs, parcourent les routes rurales du Rhône dans une perspective récréative et sportive. Une minorité de professions rurales acquiert un véhicule : le médecin, le vétérinaire et les entrepreneurs font un usage utilitaire des véhicules. Dans la région de Québec, la possession automobile intervient plus rapidement avec le

développement du modèle T dans les années 1910 : le nombre d'automobilistes est donc plus large que dans le Rhône. La mécanisation agricole soulève peu d'enthousiasme jusqu'en 1945 du fait de faiblesses techniques, de méconnaissance, du manque de promotion et d'inéquation avec les exploitations agricoles. Après 1945, toutes les conditions nécessaires sont regroupées pour un élargissement de la possession automobile : les voitures à destination de la masse font leur apparition dans les années 1950 en France, il y a un réel besoin de mobilité qui se fait jour dans les populations rurales, les institutions du monde rural se motorisent et montrent ainsi l'exemple – la poste, l'église et l'éducation. Dans le même temps, les relations ville-campagne se renforcent. On peut citer l'industrie laitière qui se motorise pour accroître et améliorer la collecte du lait et l'essor des services d'autocar qui se multiplient. De multiples ambulants adoptent l'automobilisme : l'épicier, le boucher et le boulanger. Ce faisant, ils contribuent à garantir la cohérence du monde rural ainsi que son intégrité – mis en danger par les mouvements de population initiés depuis la fin du XIX^{e} siècle. Il en va de même pour les autocars et le ramassage des écoliers qui s'organise dans les années 1960. Dans la région de Québec, les innovations telles que celles produites par Bombardier avec l'autoneige et le ski-doo montrent les innovations créées pour dépasser les spécificités climatiques de la région de Québec. C'est une des forces de l'automobilisme.

Finalement, quel est le rôle de la vitesse sur le territoire ? La vitesse conduit aux changements de temps et d'échelles. Plus précisément, elle voit l'établissement d'un nouvel espace-temps. L'espace exploré grâce à la vitesse automobile augmente en distance. Le temps, incompressible, se voit quant à lui optimisé. La vitesse entraîne inévitablement la maîtrise de l'environnement – au sens large – par l'usager.

<u>Plus vite, pour aller plus loin ?</u>

Cette thèse se pose comme la première proposant une histoire de l'automobilisme dans le monde rural en France et au Canada. Du fait du jeune âge du champ de l'histoire de l'automobile, aucun chercheur ne s'est penché sur l'analyse du monde rural au prisme de l'automobilisme. Plus encore, elle propose un regard sur une bonne partie du XX^{e} siècle là où les auteurs occidentaux se sont attachés à analyser les premières décennies. Ce travail constitue donc une réelle ouverture en incluant l'analyse dans une périodicité assez longue. Dès lors, elle entrouvre la porte à de nouvelles

recherches qui pourraient conduire à une meilleure compréhension du monde rural et agricole et par extension du monde urbain.

De plus, elle tire son originalité par son caractère de croisement international qui est une véritable innovation dans le champ de l'histoire des transports. Le recours à l'histoire croisée apporte une analyse plus féconde en cela qu'elle conduit à repenser les causes et les conséquences des particularités propres à chacun des territoires. Par ailleurs, la circulation des savoirs – à travers les congrès nationaux et internationaux – doit être prise en compte dans la construction d'un système de transport.

Une des assertions de ce travail est le caractère mobile de la société rurale. En effet, la population est particulièrement mobile durant le XX^{e} siècle qu'il s'agisse des professionnels de la mobilité – médecins, vétérinaires, entrepreneurs, postiers, une partie des représentants du monde religieux – ou des populations elle-même. La population est demandeuse de mobilité dans le monde rural. C'est ce que montre l'élaboration de la poste automobile rurale dans le Rhône ou les virulents débats des députés à l'Assemblée nationale de Québec qui souhaitent des infrastructures multipliées et adéquates pour leurs électeurs et la multiplication des lignes d'autocar au sein des deux territoires. Mobile et demandeuse de mobilité, elle est à l'origine d'inventions et d'innovations technologiques comme c'est le cas avec Armand Bombardier et l'autoneige.

De la même manière, une attention particulière a été prêtée aux autocars liant le monde rural lui-même et aussi effectuant les liaisons avec le monde urbain. Les multiples contrats, la modification des lignes et des entrepreneurs et l'instauration du service de ramassage scolaire illustrent la structuration du territoire par la mobilité. Les autocars et leurs impacts socioculturels n'ont pas suscité d'intérêts[1944]. Notre analyse pose quelques pistes de recherche pour susciter de véritables travaux centrés autour de ce mode de transport.

Une autre originalité réside dans la part accordée à la mécanisation agricole. Jusqu'à présent, la mécanisation a été vue d'un point de vue technique ou à travers les

[1944] Les quelques auteurs se sont attachés aux aspects économiques : Olivier DARMON, *op. cit.*

beaux livres et l'histoire de la publicité et des entreprises[1945]. En utilisant une perspective socioculturelle, nous avons mis en valeur les pratiques agricoles et leurs évolutions. L'autre nouveauté réside dans le fait d'avoir intégré la mécanisation agricole au sein de l'histoire des transports. Les liens entre mécanisation agricole, motorisation et transports existent. Ainsi, la mécanisation agricole s'intègre pleinement au sein de l'histoire des transports.

La thèse et les trois paragraphes précédents montrent la diversité des mobilités qui existe au sein du monde rural. Les véhicules motorisés se distinguent les uns des autres et ils reflètent chacun des usages spécifiques. On peut citer l'exemple du camion de l'épicier, de l'autocar scolaire ou du bibliobus qui sont spécifiques du monde rural. Par comparaison, l'hétérogénéité des véhicules motorisés est peu présente, voire absente de l'espace urbain. Dans l'espace urbain, l'automobile, entendons la voiture individuelle, domine largement. Il y a donc une certaine pauvreté de l'espace urbain par rapport à l'espace rural qui présente une diversité de véhicules motorisés, d'usages et d'automobilités. Cette distinction a été peu mise en valeur dans l'historiographie ; elle est pourtant fondamentale, car elle montre que l'automobilisme répond précisément aux besoins des ruraux.

Ce travail fait la lumière sur la période de transition entre la traction hippomobile et la traction automobile : sur les routes et dans les champs. Si le cheval disparaît progressivement de l'espace urbain dans les années 1930, il demeure utilisé dans l'espace rural jusqu'au début des années 1960. L'automobile, le poids lourd, l'autocar et le tracteur le remplacent dans l'exploitation agricole et pour le déplacement des individus. L'animal n'est pas le seul à disparaître, c'est toute une économie chevaline qui est remplacée par le système automobile – avec les pompes à essence, les stations-service et les garages. Notre étude s'insère donc aux côtés des travaux de Daniel Roche sur la culture équestre[1946] et est adjacente des travaux des anthropologues qui ont analysé la force du cheval dans nos sociétés[1947].

[1945] Daniel FAUCHER, *op. cit.* ; Jean BIENFAIT, *loc. cit.*
[1946] Daniel ROCHE, *op. cit.*
[1947] Jean-Pierre DIGARD, *loc. cit.*

Notre thèse fait le pari de rassembler l'histoire de l'automobile et l'histoire de l'alimentation, ce qui constitue une nouvelle brèche dans l'historiographie. Nous avons montré les liens entre l'évolution des pratiques alimentaires et le développement de l'automobilisme au sein des deux territoires. Les pratiques alimentaires sont modifiées par les transports motorisés : le pique-nique et la gastronomie se voient transformés dans leur essence. L'influence des réseaux de transport constitue un facteur décisif dans l'histoire de l'alimentation.

La notion de vitesse automobile apparaît comme pertinente sur plusieurs plans. Sa grande force est de proposer une vision quasi globale et surtout cohérente d'une analyse modale. La vitesse automobile cristallise ainsi un système logique et structuré. De surcroît, cette notion se révèle adéquate lorsqu'il s'agit de croiser les espaces comme nous l'avons fait pour le département du Rhône et la région de Québec. En effet, dans sa définition, elle s'attache aux éléments structurels de l'automobilisme, éléments que l'on retrouve dans leur essence pour chaque espace et qui rendent donc le croisement possible et fertile.

L'appréhension du concept de vitesse au sein d'un contexte historique constitue un des apports de notre travail. La notion de vitesse, lorsque l'on s'intéresse à un mode de transport, peut être comprise par une étude systémique. Ce nouveau regard amène à repenser par exemple l'histoire sportive en lien avec les records. Les prouesses sportives ne sont rien si elles ne sont pas mises en lien avec les innovations techniques relatives au mobile, à l'infrastructure, aux pratiques et à la culture. Par ailleurs, la vitesse s'exporte au-delà du mode : on la retrouve par exemple au sein du tourisme et dans le domaine de l'alimentation. Elle interagit avec ces deux domaines en modifiant les pratiques de déplacement ou d'alimentation. Ainsi, la notion de vitesse automobile dépasse, selon nous, les concepts d'automobilisme et de système automobile évoqués en introduction, pour proposer une réflexion plus intégrale du système.

En élargissant la focale, la notion de vitesse s'insère plus largement au sein d'une myriade de notions entourant les transports et la mobilité. Le concept de vitesse différenciée développé par Jean Ollivro a toute sa place dans l'étude de la vitesse

automobile[1948] : le recours à plusieurs véhicules à moteur existe pour les populations du monde rural qui, à la fin des années 1950-1960, peuvent passer du tracteur à l'automobile et au poids lourd. De même, l'accélération a dans une certaine mesure, sa légitimité[1949] : elle vient compléter notre analyse pour l'après 1960. Le déploiement des autoroutes concourt à faire entrer les deux sociétés dans une course à la vitesse. Il y a une accélération de la vitesse, ce que l'on nomme l'âge de la grande vitesse[1950]. C'est d'ailleurs beaucoup plus flagrant pour le cas français avec l'essor de trains à grande vitesse et la commercialisation des vols en Concorde à la fin des années 1970[1951].

Après 1961, les deux sociétés entrent dans l'âge de la maturité qui se prolonge jusqu'à la fin du XX^{e} siècle environ. Il s'agit d'une période durant laquelle la vitesse automobile s'installe définitivement au sein des deux sociétés : les divers véhicules motorisés sont utilisés pour les déplacements. Pour le cas français, on peut évoquer comme borne finale l'année 1990 avec la mise en place des zones limitée à 30 km/h dans les agglomérations. En ce qui concerne la périodisation de la vitesse, l'absence des âges de la vieillesse et de la sénilité constitue une spécificité du monde rural. Ces deux âges sont présents au sein des espaces urbains ; c'est le cas de Paris des années 1960 et aux années 1990 et des années 1990 à nos jours où la vitesse automobile est contestée – la pollution, la congestion, l'étalement urbain –, où l'on tente de réduire sa place et son influence et où son avenir est remis en question[1952]. À l'inverse, la vitesse automobile dans le monde rural est utilisée, indispensable et incontestée.

Les précisions entourant les pratiques de mobilité dans le monde rural conduit à repenser l'anti-automobilisme. L'opposition entre un monde urbain mobile et favorable au progrès qui s'opposerait à un monde rural immobile et traditionnel est bien fictive. Les frontières entre autophiles et anti-automobilistes dépassent les contrastes territoriaux. Entre les années 1890 et 1930, il n'y a pas de véritable courant anti-automobiliste cohérent et institutionnalisé : il s'agit en fait d'actions éparses dans le temps et dans les couches de la société.

[1948] Jean OLLIVRO, *L'homme à toute vitesse, op. cit.*
[1949] Hartmut ROSA, *Accélération : une critique sociale du temps, op. cit.*
[1950] Vincent GUIGUENO, « Les paysages de la vitesse », *loc. cit.*, p. 98.
[1951] Vincent GUIGUENO, *loc. cit.*, p. 100.
[1952] C'est ce qu'ont montré Patrick BTEICH, Anton LYSYY et Amir RAYATTNAZARI, « Une histoire croisée des rapports entre ville et automobile : Beyrouth, Moscou, Téhéran », mémoire d'histoire sous la direction de Vincent Guigueno, ENPC & Ecole des mines de Paris, 2006.

Un dernier élément doit être souligné. La vitesse automobile en se développant conduit à l'instauration de la société du risque. La multiplication des accidents et de la mortalité routière entraînent le développement d'un certain rationalisme qui trouve son essor dans la multiplication des statistiques et des recensements relatifs à la route. Les aménagements routiers conduisent à une réflexion plus poussée de la planification qui est désormais un outil largement usité dans les transports. La pratique automobiliste requiert indubitablement le devoir d'anticipation. Enfin, il y a une complexification de la mobilité au travers des normes, des pratiques, des acteurs qui fait entrer les populations dans une culture et une économie de la connaissance plus élaborée.

L'insertion dans les champs de la recherche

Cette thèse constitue un corpus intéressant pour l'histoire sociale de la vitesse automobile dans les campagnes en abordant plusieurs thèmes tels que les mutations apportées par l'introduction de l'automobilisme dans la société rurale, les conséquences engendrées sur l'environnement et les changements structurels et mentaux dans l'organisation du territoire.

Cette thèse s'inscrit dans les développements récents de l'histoire des transports et de la mobilité puisqu'elle se veut un dialogue international tant sur le plan des objets qu'à l'échelle des échanges scientifiques[1953]. De plus, elle se constitue en lien entre l'histoire et la sociologie des professions et entre l'histoire et la sociologie des techniques. Enfin, elle fait le lien avec les analyses des géographes puisqu'elle se pose en étude de la transition entre le monde rural du XIX^{e} siècle, la péri-urbanisation commencée dans les années 1970 et 1980 et le nouveau visage du monde rural du XX^{e} et XXI^{e} siècle.

Les limites de notre étude

Plusieurs pistes auraient pu être explorées pour la région de Québec. Une visite au centre de documentation du ministère des Transports à Québec aurait été bénéfique,

[1953] Inscription dans une communauté de chercheurs importants : the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility – T²M – (Gijs Mom, Clay Mc Shane, Peter Norton), le séminaire *De l'Histoire des Transports à l'Histoire de la Mobilité ?* (P²M) dirigé par Mathieu Flonneau, Pascal Griset et Arnaud Passalacqua, Université Paris 1, Université Paris IV et Université Paris VII et l'association P²M (Passé-Présent-Mobilité).

notamment dans la consultation des rapports annuels du ministère débutant en 1907 et des rapports des congrès de l'Association Canadienne des Bonnes Routes (ACBR) et de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR). Ces différentes sources auraient conduit à une vision plus complète de la vitesse comme système afin de voir d'autres acteurs, d'autres lieux où le système de la vitesse est alimenté.

Une tentative de micro-histoire autour d'une portion de route aurait sans doute été pertinente : nous aurions pu prendre l'exemple de la route du Roy reliant Québec à Montréal – pour faire le pendant à la nationale 7 traversant le département du Rhône en France.

À BANQ, avec plus de temps, notre étude aurait bénéficié de l'analyse des cartes d'immatriculation disponibles traitant des années 1950. Elles auraient permis de préciser le portrait des usagers automobiles.

Pour le département du Rhône, le recours à l'*Indicateur Lyonnais Henry* qui met en évidence l'évolution par canton des métiers liés à l'automobile – mécaniciens, garagistes, pompistes – aurait pu être systématisé. Pour analyser le passage de l'économie chevaline à l'économie automobile, lors de notre master deux, nous nous sommes intéressé à trois cantons les cantons de Beaujeu, St-Genis-Laval et l'Arbresle et nous les avons sondé pour les années 1923, 1929, 1932, 1936. Une étude de tous les cantons durant toute la période aurait pu donner des images bien plus précises de l'évolution de la motorisation et de l'économie chevaline. Par ailleurs et par manque de temps, nous nous sommes focalisé sur trois années – 1920, 1939 et 1959 – pour évaluer l'installation des garages dans le paysage rhodanien ; un pointage annuel aurait donné plus de précision.

Aux archives départementales de la Loire, il existe des registres des cartes d'immatriculation du département du Rhône pour la période 1899-1914. Par manque de temps et aussi parce que notre analyse s'intéresse à la période 1919-1961, nous n'avons pas inclus ces dernières dans l'analyse. Elles auraient permis de cartographier l'évolution du parc automobile dans le département.

Une visite au sein de centres d'archives de quelques villes aurait sans doute permis de proposer un exemple pertinent de micro-histoire soit en s'intéressant à l'évolution d'une ligne d'autocar ou tout simplement l'évolution d'une portion de route au sein du département – la nationale 7 par exemple.

Le système de la vitesse peut être élargi pour englober le monde de l'industrie automobile où l'on retrouve les trois éléments : l'infrastructure, – la chaîne de montage – la culture industrielle et la pratique. Une analyse plus fine aurait pu mettre en évidence les différences générationnelles puisque les jeunes ont un rôle prééminent lors du passage de la traction hippomobile au tracteur. Au sujet de la culture équestre, la question du recouvrement ou non des métiers hippomobiles[1954] – les charrons, les ferblantiers, les maréchaux-ferrants – par les métiers automobiles – les pompistes, les garagistes – aurait sans doute mérité d'être affinée ; par exemple en proposant des sondages plus systématiques. Il s'agit d'une donnée développée dans notre maîtrise que nous n'avons pu insérer totalement dans notre présent travail du fait de la complexité du croisement[1955].

Avec cette thèse, nous avons montré la force de mutation de la vitesse automobile au sein de deux espaces ruraux. Sans aucun doute, les mutations produites par l'automobile dans le monde rural excèdent de loin les transformations qu'elle engendre dans l'espace urbain. Timide au début du XX^{e} siècle, elle a rapidement su se rendre indispensable. Dans cette optique, on pourrait dès lors accepter la thèse d'une « dépendance automobile » appliquée au monde rural[1956].

À bien y regarder, en ce début de XXI^{e} siècle, l'espace rural constitue une niche populaire de l'automobilisme – encore – incontestée et incontestable. En ces temps de polémiques autour de la fin du pétrole[1957], de la transition du système des transports au système de la mobilité, où le regard des chercheurs se porte sur l'espace urbain, la focale devrait être repositionnée pour analyser l'espace rural – et le périurbain – où l'automobilisme constitue un besoin vital.

[1954] Bernard GENEST, « L'avènement de l'automobile et son impact sur les métiers traditionnels », *Cap-aux-Diamants*, n°45, printemps 1996, p. 10-16.
[1955] Etienne FAUGIER, « L'introduction du système automobile et ses impacts sur les campagnes du département du Rhône (1900-1939) », *op. cit.*, p. 87-90.
[1956] Gabriel DUPUY, *La dépendance automobile, symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos-Economica, 1999.
[1957] Jean-Marc JANCOVICI & Alain GRANDJEAN, *Le plein, s'il vous plaît !: la solution au problème de l'énergie*, Paris, Seuil, 2007.

BIBLIOGRAPHIE

Vitesse, Accélération, Lenteur

Vitesse

La vitesse, Paris, Flammarion, 1991, 189 p.

ARBELLOT, Georges, « Les premiers pas de la « vitesse » dans les transports publics champenois (XVIII^{e}-XIX^{e} siècles) », Reims : Académie nationale de Reims, Coll. « Travaux de l'Académie nationale de Reims », vol. 164, 1985, p. 117-137.

FLEISHER, Alain, *La vitesse d'évasion*, Paris, Ed. Léo Scheer, 2003, 333 p.

FLEISHER, Alain, (dir.), *Vitesses limites*, Paris, Ed. du Seuil, 2010, 138 p.

FRONTISI, Claude, « Mouvement, vitesse, dynamisme. L'espace-temps futuriste », *Images re-vues*, hors-série 1, 2008, p. 1-17.

GAY, Jean-Christophe, « Vitesse et regard : le nouveau rapport de l'homme à l'étendue », *Géographie et Cultures*, n°8, 1993, p. 33-50.

« Génération vitesse », *Le Nouvel Observateur*, hors-série, mars-avril 2001, 98 p.

GOSLING, Peter, *The Quest for Speed*, London, Kuperard, 2010, 168 p.

GUIGUENO, Vincent, « Vitesse » dans Christian DELPORTE, Jean-Yves MOLLIER, Jean-François SIRINELLI, *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, PUF, 2010, p. 849-851.

GUIGUENO, Vincent, « Les paysages de la vitesse » dans Mathieu FLONNEAU & Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, p. 97-102.

KERN, Stephen, *The Culture of Time and Space 1880-1918*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1983, 372 p.

KREEK, Henri, « En hommage à la ville du futur antérieur : ville et vitesse dans l'œuvre de Paul Virilio » dans *Ville et voyage : trajectoires urbaines*, Paris, Didier-Érudition, 1986, p. 65-88.

La vitesse : actes des 8es entretiens de la Villette, Paris, CNDP, 1997, 361 p.

MARINETTI, Filippo T., « Manifeste du Futurisme », *Le Figaro*, 20 février 1909.

MILLAR, Jeremy & Michael SCHWARTZ (Ed.), *Speed: Visions of an Accelerated Age*, London, Photographers Gallery, 1998, 180 p.

OLLIVRO, Jean, *L'homme à toutes vitesses : de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2000, 179 p.

OLLIVRO, Jean, *Quand la vitesse change le monde : essor de la vitesse et transformations des sociétés*, Rennes, Éditions Apogée, 2006, 255 p.

PICHOIS, Claude, *Littérature et progrès : vitesse et vision du monde*, Neuchâtel, Éditions de la Baconnière, 1973, 124 p.

ROSS, Kristin, *Rouler plus vite, laver plus blanc : la culture française au tournant des années soixante*, Paris, Abbéville, 1997, 295 p.

ROUSSEAU, Pierre, *Histoire de la vitesse*, Paris, PUF, Que sais-je ?, 1963, 126 p.

SCHNAPP, Jeffrey T. (Ed.), *Speed Limits*, Milan, Skira; Miami Beach, Wolfsonian-Florida International University; Montréal, Canadian Centre for Architecture, 2009, 319 p.

STUDENY, Christophe, « Le Vertige de la vitesse : l'accélération de la France : 1830-1940 », Thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Emmanuel Le Roy Ladurie, Paris, EHESS, 1990 ; Publiée, partiellement, sous le titre *L'invention de la vitesse France, XVIII^{e}-XX^{e} Siècle*, Paris, Gallimard, 1995, 408 p.

TISON, Christophe, *L'ère du vite*, Paris, A. Balland, 1989, 172 p.

VIRILIO, Paul, *Vitesse et politique : essai de dromologie*, Paris, Éditions Galilée, 1977, 151 p.

VIRILIO, Paul, *La vitesse de libération : essai*, Paris, Éditions Galilée, 1995, 175 p.

WILLENER, Alfred, *À la lumière de la vitesse : essai sur l'accélération du quotidien*, Lausanne, Éditions Payot, 1990, 170 p.

« Vitesse et sécurité routière / Speed and Road Safety », Journée d'étude, *Calenda*, publié le mardi 04 septembre 2007, http://calenda.revues.org/nouvelle8890.html.

Dossier « Le monde à l'ère de la vitesse », *Esprit*, 6, juin 2008, p. 110-191.

Accélération

ESCUDIER, Alexandre, « Le sentiment d'accélération de l'histoire moderne : éléments pour une histoire », *Esprit*, 6, juin 2008, p. 165-191.

HALEVY, Daniel, *Essai sur l'accélération de l'histoire*, Paris, Éditions de Fallois, 2001, 199 p.

ROSA, Hartmut, *Accélération : une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010, 474 p.

ROSA, Hartmut, *Aliénation et accélération : vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, 2012, 152 p.

La mobilité et l'histoire de la mobilité

BAUDRILLARD, Jean, *Amérique*, Paris, Descartes & Cie, 2000, 203 p.

BERGMAN, Manfred, Dominique Joye & Vincent KAUFMANN, « Motility: Mobility as Capital », *International Journal of Urban and Regional Research*, 2004, vol. 28, n° 4, p. 745-756.

DIVALL, Collin & Georges REVILL, « Les cultures du transport, représentation, pratique et technologie » dans Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009, p. 57-74.

FLONNEAU, Mathieu & Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, PUR, 2009, 331 p.

GUIGUENO, Vincent, « Dossier l'aménagement du territoire en action », *Vingtième Siècle*, 2003/3, n°79, p. 37-41.

GUIGUENO, Vincent, « Building a High-Speed Society: France and the Aérotrain, 1962–1974 », *Technology and Culture*, vol. 49, n° 1, January 2008, p. 21-40.

JEMELIN, Christophe & Vincent KAUFMANN, « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? », Communication au Colloque Espaces et sociétés aujourd'hui, la géographie sociale dans les sciences et dans l'action, Rennes. 21-22 octobre 2004, p. 5-6.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *Histoire des voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990, 252 p.

URRY, John, *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, A. Colin, 2005, 253 p.

L'automobilisme et l'automobile

Monde

ANSAY, Pierre, *Le désir automobile*, Bruxelles, CFC-Ed, 1997, 191 p.

BARDOU, Jean-Pierre, Patrick FRIDENSON, James M. LAUX, and Jean-Jacques CHANARON, (dir.), *La Révolution Automobile*, Paris, Albin Michel, 1977, 385 p.

BERTO-LAVENIR, Catherine, « Développement des transports et transformations du tourisme. Du bateau à vapeur à l'automobile : évolution d'un "système socio-technique" (XIX^{e}-XX^{e} siècles) », *Traverse*, 1, 2008, p. 79-93.

BTEICH, Patrick, Anton LYSYY et Amir RAYATTNAZARI, « Une histoire croisée des rapports entre ville et automobile : Beyrouth, Moscou, Téhéran », mémoire d'histoire sous la direction de Vincent Guigueno, ENPC & Ecole des mines de Paris, 2006, 123 p.

FRAUNHOLZ, Uwe, "On the Emergence of the German Automobile System and Its Opponents", working paper, 2009.

GARDON, Sébastien, Arnaud PASSALACQUA et Frank SCHIPPER, « « Pour une histoire des circulations sur la circulation » », *Métropoles* [En ligne], 6 | 2009, mis en ligne le 30 novembre 2009, consulté le 13 juillet 2012. URL : http://metropoles.revues.org/4053.

JANCOVICI, Jean-Marc & Alain GRANDJEAN, *Le plein, s'il vous plaît !: la solution au problème de l'énergie*, Paris, Seuil, 2007, 185 p.

MAUCH, Christoph & Thomas ZELLER, *The World Beyond the Windshield: Roads and Landscapes in the United States and Europe*, Athens, Ohio University Press, 2007, 283 p.

MOSER, Kurt, "The Dark Side of 'Automobilism', 1900-30 Violence, War and the Motor Car", *The Journal of Transport History*, 24-2, September 2003, p. 238-258.

PASSALACQUA, Arnaud, « Double *decker* londonien et autobus à plate-forme arrière parisien : échanges et distinction par delà la Manche depuis les années 1820 », *Métropoles*, 6, 2009, mis en ligne le 25 novembre 2009, consulté le 13 juillet 2012. URL : http://metropoles.revues.org/3992.

SACHS, Wolfgang, *For Love of the Automobile: Looking Back into the History of Our Desires*, Berkeley, University of California Press, 1992, 230 p.

TISSOT, Laurent, « Développement des transports et tourisme : Quelles relations ? », *Revue suisse d'histoire*, 56, 2006, p. 31-37.

États-Unis

Outils de travail

BERGER, Michael L., *The Automobile in American History and Culture a Reference Guide*, Westport, Conn. London, Greenwood Press, 2001, 487 p.

L'automobilisme et ses mutations

BERGER, Michael L., *The Devil Wagon in God's Country: The Automobile and Social Change in Rural America, 1893-1929*. Hamden, Conn., Archon Books, 1979, 269 p.

BOTKIN, Benjamin A., “Automobile Humor: From the Horseless Carriage to the Compact Car”, *Journal of Popular Culture*, 1: 4, 1968: Spring, p. 395-402.

CARR, Lowell J., “How the Devil-Wagon Came to Dexter: A Study of Diffusional Change in an American Community”, *Social Forces*, vol. 11, n°1, oct. 1932, p. 64-70.

FLINK, James J., *America Adopts the Automobile 1895-1910*, Cambridge Mass., MIT press, 1970, 343 p.

FLINK, James J., Three stages of American automobile consciousness, *American Quarterly*, vol. 24, n°4, Oct. 1972, p. 451-473.

FLINK, James J., “Henry Ford and the Triumph of the Automobile” in C. W. PURSELL, *Technology in America: A History of Individuals and Ideas*, Cambridge, Mass., and London, The MIT Press, 1990, p. 177-189.

FLINK, James J., *The Automobile Age*, Cambridge (Mass.), The MIT Press, 1993, 456 p.

INTERRANTE, Joseph A., “You Can’t Go to Town in a Bathtub: Automobile Movement and the Reorganization of Rural American Space, 1900-1930”, *Radical History Review*, fall 1979, p. 151-169.

INTERRANTE, Joseph A., “A Movable Feast: The Automobile and the Spatial Transformation of American Culture 1890-1940”, Ph. d., Cambridge (Mass.), Harvard University, 1983, 335 p.

IRELAND, Robert E., *Entering the Auto Age: The Early Automobile in North Carolina, 1900-1930*, Raleigh, The North Carolina Division of Archives and History, 1990, 140 p.

KLINE, Ronald & Trevor PINCH, “Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States”, *Technology and Culture* 37, n°4 (1996), p. 763-95.

LESSEIG, Corey T., “Automobility and Social Change in Mississippi 1909-1939”, Ph. D. thesis, Oxford (Mi.), University of Mississippi, 1997, 233 p.

MOLINE, Norman T., *Mobility and Small Town 1900-1930: Transportation Change in Oregon, Illinois*, Chicago, University of Chicago, 1971, 178 p.

RAE, John B., *The Road and The Car in American Life*, Cambridge, The MIT Press, 1971, 390 p.

WIK, Reynold M., *Henry Ford and Grass-roots America: A Fascinating account of the Model-T Era*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1972, 266 p.

WIK, Reynold M., “The Early Automobile and the American Farmer”, dans David L. LEWIS & Laurence GOLDSTEIN (eds.), *The Automobile and American Culture*, Ann Arbor, The University of Michigan Press, 1983, p. 37-47.

L’automobilisme et la religion

CAJKA, Peter S., “Riding with Saint Paul in the Passenger Side: The Archdiocese of Milwaukee Enters the Automobile Age, 1920-1965”, *American Catholic Studies*, vol. 121, n°2, 2010, p. 65-93.

WILSON, Warren H., “What the Automobile Has Done to and for the Country Church”, *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 116, The Automobile: Its Province and Its Problems, Nov. 1924, p. 83-86.

L’automobilisme et le réseau routier

BRIGHAM, Albert P., “Good Roads in the United States”, *Bulletin of the American Geographical Society*, vol. 36, n°12, 1904, p. 721-735.

CAMPBELL, Ballard, “The Good Roads Movement in Wisconsin, 1890-1911”, *The Wisconsin Magazine of History*, vol. 49, n°4, summer 1996, p. 273-293.

HUGILL, Peter J., “Good roads and the automobile in the United States 1880-1929”, *Geographical Review*, vol. 72, n°3, (Jul. 1982), p. 327-349.

JAKLE, John, « Landscapes redesigned for the automobile », in M. P. Conzen (ed.), *The Making of the American Landscape*, Boston, Unwin Hyman, 1990, p. 293-310.

MASON, Phillip P., “The League of American Wheelmen and The Good-Roads Movement, 1880-1915”, Ph.D. dissertation, Ann Arbor, University of Michigan, 1957, 274 p.

MCFARLAND, J. H., “The Billboard and the Public Highways”, *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 116, Nov. 1924, p. 95-101.

WELLS, Christopher W., “Car Country: Automobiles, Road and the Shaping of the Modern American Landscape: 1890-1929”, Ph.D. Diss., Madison, University of Wisconsin, 2004, 447 p.

L’automobilisme et la santé

LONG, John C., “The Motor’s Part in Public Health” in “The Automobile: Its Province and Its Problems”, *Annal of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 116, November 1924, p. 18-21.

PUSEY, William A., “The Disappearance of Doctors From Small Towns: Irregulars in Small Towns”, *Journal of the American Medical Association*, vol. 88, n°7, February 12th 1927, p. 505.

Anti-automobilisme

LADD, Brian, *Autophobia, Love and Hate in the Automobile Age*, Chicago, The University of Chicago Press, 2008, 236 p.

NORTON, Peter D., *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2008, 408 p.

Genre et races

SCHARFF, Virginia, *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*, New-York, The Free Press, 1991, 220 p.

SEILER, Cotten, *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, Chicago and London, University Press of Chicago, 2008, 230 p.

Le tourisme

BOORSTIN, Daniel L., *L’image ou ce qu’il advient du rêve américain*, Paris, R. Julliard, 1963, 328 p.

MCCONNELL, Curt, *Coast to Coast by Automobile: The Pioneering Trips, 1899-1908*, Standford, Stantford University Press, 2000, 240 p.

MUECKE, Mikesch, “Food to Go : The Industrialization of the Picnic” in Jamie HORWITZ & Paulette SINGLEY, *Eating Architecture*, Cambridge, Mass., The MIT Press, 2004, p. 228-258.

Canada et Québec

L’industrie automobile

ANASTAKIS, Dimitry, “From Independence to Integration: The Corporate Evolution of the Ford Motor Company of Canada, 1904-2004”, *Business History Review*, 78, 2, summer 2004, p. 313-345.

ANASTAKIS, Dimitry, *Auto pact: Creating a Borderless North American Auto Industry 1960-1971*, Toronto, University of Toronto Press, 2005, 285 p.

ANKLI, Robert E. & John FREDRIKSEN, “The Influence of American Manufacturers on the Canadian Automobile Industry”, *Business and Economic History*, vol. 10, 1981, p. 101-113.

ANKLI, Robert E., “Missed Opportunities: The Early Canadian Automobile and Machine Tool Industries”, *The American Review of Canadian Studies*, vol. 19, n°3, autumn 1989, p. 275-291.

BELVA, Marc, *L'automobile en Amérique, Canada, Québec,* Québec, Éditions Multimondes, 1994, 246 p.

DAVIS, Donald F., “Dependent Motorization: Canada and the Automobile to the 1930s”, *Journal of Canadian Studies*, vol. 21, n°3, autumn 1986 Fall, p. 106-132.

DUFRESNE, Réal, « L’industrie de l’automobile au Canada », *Actualité Economique*, 3 :1, avril 1927, p. 14-20.

GEMMA, Barra, *L'Histoire des 3 grands de l'automobile à Québec*, Québec, Éditions Vient de la Mer, 1994, 64 p.

ROUSSO, J.-R., « Une industrie canadienne qui promet beaucoup : l’Automobile », *Actualité Economique*, 4 :4, août 1928, p. 88-89.

ROY PETRIE, Auldham, *Sam McLaughlin*, Montréal, Lidec, 1975, 61 p.

WHITE, Richard, *Making Cars in Canada: A Brief History of the Canadian Automobile Industry 1900-1980*, Ottawa, Musée des sciences et de la technologie, 2007, 104 p.

Les *mutations*

BLOOMFIELD, Gerald T., “Introducing the Automobile to Wellington County, 1901-1923”, *Wellington County History*, vol. 22, 2009, p. 13-45.

BLOOMFIELD, Gerald T., “No Parking Here to Corner: London Reshaped by the Automobile, 1911-1961”, *Urban History Review/Revue d'Histoire Urbaine*, 18, no. 2 (1989 October), p. 139-158.

BLOOMFIELD, Gerald T., “Motorization of the New Frontier: The Case of Saskatchewan, Canada, 190-1934”, in Theo BARKER (ed.), *The Economic and Social Effects of the Spread of Motor Vehicles*, London, MacMillan, 1987, p. 165-193.

BLOOMFIELD, Gerald T., “The Automobile and the Canadian Landscape: A Retrospective View”, unpublished Canadian Historical Association paper, Winnipeg, June 1986, 7-8.

BLOOMFIELD, Gerald T., “"I Can See a Car in That Crop": Motorization in Saskatchewan, 1906-1934"”, *Saskatchewan History* 18, no. 2 (1984), p. 3-24.

COLLINS, Robert, *A Great Way to Go: The Automobile in Canada*, Toronto, The Ryerson Press, 1969, 152 p.

DAVIES, Stephen, "Ontario and the Automobile, 1900-1930: Aspects of Technological Integration", Ph. d., Hamilton (Ontario), McMaster University, 1987, 421 p.

DAVIS, Angela E., "'Valiant Servants": Women and Technology on the Canadian Prairies 1910-1940", *Manitoba History*, n°25, spring 1993, p. 33-42.

DAVIS, Donald F., "Technological Momentum, Motor Buses, And the Persistence of Canada's Street Railways to 1940", *Revue d'histoire de la culture matérielle*, n°36, Autumn 1992, p. 6-17.

DOYLE, Richard K., "The First Motor Cars in New Brunswick", *The Atlantic Advocate*, December 1978, p. 57-62.

DURNFORD, Hugh & Glenn BAECHLER, *Cars of Canada*, Toronto, McClelland and Stewart Limited, 1973, 384 p.

FAUGIER, Etienne, « L'automobile, son introduction et ses impacts sur l'aménagement urbain, l'administration et les transports dans la ville de Québec (1919-1939) », mémoire de master 1 sous la direction de Jean-Luc Pinol, Lyon, Université Lumière Lyon 2, 2006, 129 p.

FAUGIER, Etienne, « À la croisée des chemins : le Club Automobile de Québec comme cheville ouvrière de l'automobilisme (1912-1948) » dans J. Boivin & S. Savard, *Les groupes de pression*, Québec, Septentrion, à paraître en 2013.

FORTIER, Claude, « L'automobile et la société québécoise au XX^{e} siècle », mémoire de sociologie sous la direction de Simon Langlois, Québec, Université Laval, 2003, 114 p.

GENEST, Bernard, « L'avènement de l'automobile et son impact sur les métiers traditionnels », *Cap-aux-Diamants*, n°45, printemps 1996, p. 10-16.

HERRY, A. F., *L'automobilisme au Canada-français : principes, la construction automobile moderne, les véhicules spéciaux, conseils de conduite, de réparation, au garage et sur la route*, Québec, La société du parler français au Canada, 1923, 568 p.

KLASSEN, Henry C., "Bicycles and Automobiles in Early Calgary", *Alberta History*, 24, n°2, 1976, p. 1-8.

MULLALLY, Sasha, "The Machine in the Garden: A Glimpse at Early Automobile Ownership on Prince Edward Island, 1917", *The Island Magazine*, 54, Fall-Winter 2003, p. 16-25.

PAQUET, Sébastien, « Historique des transports et des déplacements au Québec », Essai de maîtrise, Faculté d'aménagement, d'architecture et des arts visuels, département d'aménagement, Québec, Université Laval, 2001, 60 p.

RAE, Donna M., "The Impact of the Automobile on Selected Sports in Nova Scotia 1910-1939", Master of Science, Dalhousie, Dalhousie University, 1983, 112 p.

RUFFILLI, Dean, "The Car in Canadian Culture, 1898-1983", Ph.d., London (Ontario), University of Western Ontario, 2006, 279 p.

Sixty Golden Years, 1915-1975: The Story of Motoring in Ontario, Sudbury, ON, Ontario Motor League - Nicklel Belt Club, 1975.

STEWART, Deborah, "The Island Meets the Auto", *The Island Magazine*, 5, Fall-Winter 1978, p. 9-14.

TAYLOR, Geoffray W., *The Automobile Saga of British Columbia 1864-1914*, Victoria, Morriss Publishing, 1984, 147 p.

VEILLEUX, Denis, « La motorisation ou "la rançon du progrès". Tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930) », thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Brian Young, Montréal (Québec), Université McGill, 1998, 440 p.

« Feu vert ! Cent ans d'automobile au Québec », *Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec*, n°45, Printemps 1996, 58 p.

« La première voiture québécoise », *Sélection du Reader's Digest*, vol. 46, n°275, mai 1970, p. 38.

Le réseau routier

LAVERDIERE, Camille, « Sur les noms de lieux relevés le long de la nationale 54 », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 10, n°20, 1966, p. 279-289.

MONAGHAN, David, "Canada's "New Main Street": The Trans-Canada highway as idea and Reality, 1912-1956", M. A. in History, Ottawa, University of Ottawa, 1996, 147 p.

Roads and Transportation Association of Canada, *Association des routes et transports du Canada 1914-1974*, Ottawa, ARTC, 1974, 13 p.

ROBERTSON, William G., *History of the Trans-Canada Highway*, Québec, Canadian Good Roads Association, Octobre 24th 1940, 48 p.

ROSSIGNOL, Fernand, « La coordination des transports ferroviaires et routiers au Canada », licence en sciences commerciales, Québec, École supérieure de commerce, 1940, 51 p.

SANFAÇON, Roland, « La construction du premier chemin Québec-Montréal et le problème des corvées (1706-1737) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 12, n°1, 1958, p. 3-29.

TREMBLAY, Robert, « Pour le meilleur et pour le pire. Évolution du paysage architectural le long de la route transcanadienne, de 1949 à nos jours », *Revue de la culture matérielle*, 64, automne 2006, p. 39-47.

WHITE, Stephanie, "Performance and Memory: The Trans-Canada Highway and The Jumping Pound Grade Separator, Alberta", *Ethnologies*, vol. 24, n°1, 2002, p. 252-273.

WIGHTMAN, Nancy M. & W. R. WIGHTMAN, "Road and Highway Development in North-Western Ontario, 1850 to 1990", *Canadian Geographer*, 36, n°4, 1992, p. 366-380.

Routes modernes, province de Québec - Modern highways. Province of Quebec, Montréal, Route moderne enr., 1938, 110 p.

Le tourisme automobile

ARCHER, John, "Tales of Western Travellers: Pathfinders of the Trans-Canada Highway", *Saskatchewan History*, vol. 3, n°1, winter 1950, p. 23-27.

LAMBERT, Maude-Emmanuelle, « Tourisme automobile et transformation du rapport au territoire : une étude comparative du Québec et de l'Ontario (1920-1960) », thèse de doctorat d'histoire, Montréal, Université de Montréal, soutenance prévue pour 2013.

MALAHER, Rosemary, "Crossing Western Canada by Car, 1925", *Manitoba History*, n°42, spring, summer 2001, p. 14-17.

MACLAREN, George, "Early Automobiles in Nova Scotia", *The Nova Scotia Historical Quarterly*, vol. 4, n°1, March 1974, p. 37-48.

MAVOR, John, "Auto Trip Across the Prairie", *Atlanta History*, vol. 30, n°2, spring 1982, p. 37-38.

Genre et culture

DUHAMEL-NOYER, Olga, *Motel Univers*, Montréal, Héliotrope, 2006, 223 p.

LAMBERT, Maude-Emmanuelle, « Québécoises et Ontariennes en voiture !; l'expérience culturelle et spatiale de l'automobile au féminin (1910-1945) », *RHAF*, vol. 63, n°2-3, 2009-2010, p. 305-330.

MARCHAND, Mario, « La publicité automobile au Québec : du moyen de transport à l'imaginaire, 1905-1930 », mémoire de maîtrise d'histoire, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 1988, 99 p.

MULLALLY, Sasha, “"Daisy", "Dodgie", and "Lady Jane Grey Dort": L. M. Montgomery and the Automobile” in Elizabeth R. EPPERLY & Irene GAMMEL, *L. M. Montgomery and Canadian Culture*, Toronto-Buffalo-London, University of Toronto Press, 1999, p. 120-132.

THIBAULT, Guy, *L'automobilisme et ses témoins*, Québec, Éditions GID, 2011, 191 p.

Les véhicules utilitaires et publics

ANKLI, Robert E. & H. DAN HELSBERG & John H. THOMPSON, “The Adoption of the Gasoline Tractor in Western Canada” in Donald H. AKENSON, *Canadian Paper in Rural History*, vol. II, Gananoque, Langdale Press, 1980, p. 9-39.

AUDET, Gilles, « Le camion dans le transport forestier », Thèse de Baccalauréat, Faculté d'arpentage et de génie forestier, 1948, 67 p.

BERGERON, René, « Transport par autobus dans la Province de Québec », Mémoire de maîtrise en sciences commerciales, Québec, École supérieure de commerce, 1947, 64 p.

DAVIS, Donald F., “Continuity and Discontinuity in Canadian Cab History”, *Urban History Review*, vol. 27, n°1, Oct. 1998, p. 3-6.

MAHEUX, E., « Le camion-automobile, son rôle et ses problèmes », essai de science commerciale, Québec, École Supérieure de Commerce de Québec, 1942, 86 p.

RAYMOND, Jean, Sylvain SAUMURE & Camille ARCHAMBAULT, *Historique du camionnage: biographie*, Montréal-Nord, Éditions JSSR, 1992, 224 p.

Mémoire de l'Association des propriétaires d'autobus de Québec présenté à l'occasion d'une entrevue au Bureau de l'Honorable Ministre des Transports, Québec, s. n., 1959.

L'immatriculation

LAROSE, Yvon, « L'immatriculation au Québec : le chemin parcouru par la plaque », *Raconte*, vol. 7, n°10, octobre 1984.

THIBAULT, Guy, *Les 100 ans de l'immatriculation au Québec*, Québec, Éditions GID, 2005, 282 p.

La face noire de l'automobilisme

BOURBEAU, Robert R. & Claire LABERGE-NADEAU, *Les accidents corporels de la route au Québec (1926-1978) : comparaisons provinciales et internationales : recueil statistique*, Montréal, La Librairie de l'Université de Montréal, 1981, 490 p.

France

Ouvrages et travaux généraux

COULIBALY, Thierry, *Il y a un siècle l'automobile*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2007, 138 p.

DAULIAC, Jean-Pierre (dir.), *Histoire de l'automobile en France*, Paris, Fernand Nathan, 1982, 190 p.

DUPUY, Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, 1995, 216 p.

DUPUY, Gabriel, *La dépendance automobile*. *Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Economica, 1999, 160 p.

DUPUY, Gabriel, *La dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, Prédit, la Documentation française, 2006, 93 p.

FLONNEAU, Mathieu & Arnaud PASSALAQUA (dir.), *Utilités de l'utilitaire : aperçu réaliste des services automobiles*, Paris, Descartes & Cie, 2010, 170 p.

FLONNEAU, Mathieu, *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme XX^e^-XXI^e^ Siècles*, Paris, Autrement, 2008, 219 p.

FLONNEAU, Mathieu, "Read Tocqueville, or Drive? A European Perspective on US 'Automobilization'", *History and Technology*, vol. 26, n°4, December 2010, p.379-388.

FLONNEAU, Mathieu, « Automobile » dans Christian DEPORTE, Jean-Yves MOLLIER & Jean-François SIRINELLI, *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, PUF, 2010, p. 91-94.

GARÇON, Anne-Françoise (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1998, 162 p.

GARÇON, Anne-Françoise, Yvon MALLET & Yveline PALLIER (dir.), *Pleins phares sur l'automobile*, Rennes, PUR, 2000, 96 p.

SPINGA, Nicolas, « L'introduction de l'automobile dans la société française entre 1900 et 1914 : étude de presse », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Mr Levy-Boyer, Paris, Université Paris X, 1973, 190 p.

ORSELLI, Jean, « Usages et usagers de la route : pour une histoire de moyenne durée (1860-2008) », Thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Annie Fourcaut, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2009, 2 744 p.

PIVETEAU, Jean-Luc, « L'automobile, agent de déconstruction et de recomposition de notre relation au territoire », *Bulletin de l'Association de Géographie Française*, 1999, n°1, p. 6-13.

SAUVY, Jean, « Survol du système automobile », *Culture technique*, n°25, octobre 1992, p. 14-30.

Monuments historiques, « Coups de volant », n°134, août-septembre 1984.

L'industrie automobile

BISHOP, Charles W., *La France et l'automobile. Contribution française au développement économique et technique de l'automobile des origines à la Deuxième Guerre mondiale*, Paris, Ed. M.-Th. Génin, 1971, 447 p.

FAVRE, Éric, « Audibert & Lavirotte : au bonheur des gones », *Gazoline*, septembre 1991 http://gazoline.net/article2.php?id_article=146, consulté le 10 mars 2012.

FRIDENSON, Patrick, « Une industrie nouvelle : l'automobile en France jusqu'en 1914 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, T. 19e, No. 4, octobre-décembre 1972, p. 557-578.

FRIDENSON, Patrick, « Les premiers inventeurs de l'automobile », *L'histoire*, n°73, décembre 1984, p. 31-41.

FRIDENSON, Patrick, « La question de la voiture populaire en France de 1930 à 1950 », *Culture technique*, n°19, mars 1989, p. 205-211.

FRIDENSON, Patrick, *Histoire des usines Renault : naissance de la grande entreprise (1898-1939)* (t.1), Paris, Seuil, 1998, 358 p.

GREVET, Jean-François, « Au cœur de la révolution automobile, l'industrie française du poids lourd du plan Pons au regroupement Berliet-Saviem : marchés, industries et État en France 1944-1974 », Thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Jean-Pierre Hirsch, Lille, Université Charles-de-Gaulle Lille III, décembre 2005, 1728 p.

HOUDU, Jean-Luc & Jean-Luc LESCURE, *Un amour de 2 CV*, Mouscron, Cheminements, 2004, 137 p.

LAUX, James M., "Some Notes on Entrepreneurship in the Early French Automobile Industry", *French Historical Studies*, 3:1, Spring 1963, p. 129-134.

LAUX, James M., “Heroic Days in the French Automobile Industry”, *French Review*, vol. 37, n°3, Jan. 1964, p. 349-355.

LAUX, James M., *In First Gear: The French Automobile Industry to 1910*, Montreal, McGill-Queens University Press, 1976, 239 p.

LOUBET, Jean-Louis, « Un exemple de sortie de crise : Citroën (1935-1938) », conférence inédite, Université d'Evry, mai 1994.

LOUBET, Jean-Louis, « La naissance du modèle automobile français (1934-1973) », *Culture technique*, n°25, octobre 1992, p. 73-92.

LOUBET, Jean-Louis, « Les trois France de l’automobile », *Enjeux-les-Echos*, n°18, octobre 1996, p. 146-149.

LOUBET, Jean-Louis, « Citroën et l’innovation (1915-1996) », *Vingtième siècle*, Revue d’histoire, Volume 57, N°57, 1998, p. 45-56.

LOUBET, Jean-Louis, « Peugeot : histoire complexe d’une croissance externe (1974-1978) », *Histoire, économie et société*, 20e année, n°3, 2001, p. 405-415.

LOUBET, Jean-Louis, *Histoire de l’automobile française*, Paris, Seuil, 2001, 569 p.

DE MONTIS, Jean-Marc, « La motorisation agricole », *Culture technique*, n°16, 1986, p. 100-107.

POUZET, Pierre-Lucien, *Les voitures Rhône-Alpines dans les compétitions jusqu’en 1914*, Cahier technique de la Fondation Marius Berliet, Fondation Marius Berliet, Lyon, 1986, 156 p.

POYER, Alex, « Léon Bolée (1870-1913) : La passion des sports mécaniques » dans Jean-Marc DELAPLACE, *L’histoire du sport, l’histoire des sportifs, l’entraîneur, le dirigeant XIXe-XXe siècle*, Paris, l’Harmattan, 1999, p. 185-200.

ROSSIGNOL, Delphine, « Diffusion de la 4 CV Renault (Octobre 1946-Septembre 1961) », maîtrise d’histoire, Grenoble, Université Pierre-Mendès France, 1996.

SCHWEITZER, Sylvie, *Des engrenages à la chaine : les usines Citroën 1915-1935*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1982, 204 p.

THUEZ, Jérome, « Histoire de la 2 CV », maîtrise d’histoire sous la direction de Jacques Marseille, Paris, Université Paris 1, 1995, 176 p.

Le réseau routier

BERTHO-LAVENIR, Catherine, “How the Motor Car Conquered the Road”, in Miriam LEVIN (ed.), *Cultures of Control*, Amsterdam, Harwood, 2000, p. 113-134.

BOURGERY, Corinne & Dominique CASTANER, *Les plantations d'alignement le long des routes, chemins, canaux, allées*, Paris, Institut pour le développement forestier, 1988, 416 p.

DAGONET, François, « Route, anti-route et méta-route », *Cahiers de médiologie*, n°2, Paris, Gallimard, 1996, p. 19-28.

DARMON, Olivier, *La route autrefois*, Paris, Hoëbeke, 2004, 165 p.

DEBRAY, Régis, « Rhapsodie pour la route », *Cahiers de Médiologie*, n° 2, Paris, Gallimard, deuxième semestre 1996, p. 5-17.

DUHAMEL, Marina, *Un demi-siècle de signalisation routière : Naissance et évolution du panneau de signalisation routière en France 1894-1946*, Paris, Presses de l'ENPC, 1994, 151 p.

DUMONT-LE CORNEC, Elisabeth, *Les routes mythiques*, Paris, Belin, 2009, 116 p.

DURAND DE BOUSINGEN, Denis, *Histoire de la médecine et des secours routiers : des hommes, des techniques, des combats*, Paris, Heure de France, 2010, 142 p.

FLONNEAU, Mathieu, Entrée : « Réseaux routiers », dans Daniel Roche (dir.), *Dictionnaire d'histoire culturelle de l'Europe*, à paraître 2013.

FLONNEAU, Mathieu, Entrée : « Ponts et tunnels », dans Daniel Roche (dir.), *Dictionnaire d'histoire culturelle de l'Europe*, à paraître 2013.

GARDON, Sébastien, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État : la construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *Métropoles*, 2, 2007, p. 63-102.

GARDON, Sébastien, « La ville et ses *mondes automobiles* : Genèse d'une politique de sécurité routière (1902-1972) », dans Michèle GUILBOT (dir.), *Sécurité routière et réseaux institutionnels locaux*, Actes INRETS n° 111, Paris, 2009, p. 129-153.

GUILLERME, André, « Chemins, routes, autoroutes » dans « Qu'est-ce qu'une route ? », *Cahiers de médiologie*, n°2, 2e semestre, Paris, Gallimard, 1996, p. 117-129.

HARISMENDY, Patrick, « Du caillou au bitume, le passage à la « route moderne » (1900-1936) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, tome 106, n°3, 1999, p. 105-128.

MIRAUCOURT, Serge, « Histoire de la pompe à essence » dans « La mesure de la vie quotidienne », *Culture technique*, n°9, février 1983, p. 170-177.

REVERDY, Georges, « Les autoroutes : au cœur de l'aménagement du territoire », *TDC*, n°753, 1er avril 1988, p. 6-48.

REVERDY G., *Les routes de France du XX^e siècle (1900-1951)*, Paris, ENPC, 2007, 277 p.

VAHLEFELD, Rolf, *La construction des garages et des postes de distribution : implantation, construction, équipement*, Paris, Eyrolles, 1958, 192 p.

VERCKEN, Pascal, *Sur la Nationale 7*, Cadeilhan, Zulma, 2000, 138 p.

« Le secours sur route en France », *Revue internationale de la Croix-Rouge et Bulletin International des Sociétés de la Croix-Rouge*, vol. 15, n°173, 1933, p. 428-430.

Le tourisme

JUDET, Pierre, « Appropriation culturelle et sociabilité. La promenade en auto du Cercle amical de Cluses dans les années 1920 », dans « Les plaisirs en Savoie », *Mémoires et documents de l'Académie du Faucigny*, nouvelle série – n°8, 2009, p. 181-192.

RIBEILL, Georges, « Du pneumatique à la logistique routière, André Michelin, promoteur de la révolution automobile », *Culture technique*, n°19, mars 1989, p. 191-204.

Genre et culture

BERNARD, Françoise, « Les femmes et l'automobile de 1900 à 1930 », mémoire de maîtrise sous la direction de Catherine Bertho-Lavenir, Clermont-Ferrand, Université Blaise Pascal, 1999, 220 p.

BLUM, Françoise, « Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIX^e et XX^e siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ? », *Histoire urbaine*, 3, n°11, 2004, p. 55-79.

BUISSERET, Alexandre, « Les femmes et l'automobile avant 1939 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Patrick Fridenson, Paris, EHESS, 1997, 122 p.

BUISSERET, Alexandre, « Les femmes et l'automobile à la Belle Époque », *Le mouvement social*, n°192, juillet-septembre 2000, p. 41-64.

BRUNHAMMER, Yvonne, *Les salons de l'automobile et de l'aviation 1900-1960*, Paris, Norma, 1993, 191 p.

NERET, Gilles & Hervé POULAIN, *L'art, la femme et l'automobile*, Paris, EPA, 1989, 237 p.

ROPTIN, Stéphanie, « Les femmes et l'automobile en Ille-et-Vilaine (1908-1928) », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Martin Cocaud, Rennes, Université de Haute-Bretagne Rennes II, 2000, 103 p.

SAKAMOTO, Hiroya, « La genèse des "Littératures automobiles " : Histoire d'une polémique en 1907 et au-delà », *La voie du regard*, n°19, 2006-2007, p. 31-42.

SIZERANNE (de la), Robert, « La beauté des machines, à propos du salon de l'automobile », *La Revue des deux Mondes*, 1er décembre 1907, p. 657-673.

L'automobilisme, la poste et l'école

DARMON, Olivier, *Les transports scolaires ; approche technique, organisationnelle et juridique*, Paris, Éditions Celse & Éditions du Puits Fleuri, 2005, 348 p.

DETRY, Virginie, « La motorisation de la distribution du courrier en France de l'entre-deux-guerres à la réforme de 1988 », Master d'histoire contemporaine sous la direction de Pascal Griset, Paris, Paris-Sorbonne Paris 4, 2008.

DETRY, Virginie, « Cambouis et tôle jaune : la Poste et la voiture depuis 1930 », *Les cahiers pour l'histoire de la Poste*, n°13, novembre 2010, 200 p.

FLOC'H, Alain, « La poste automobile rurale en France (1926-1971) : son organisation, son fonctionnement, ses correspondants postaux, ses timbres à date », *Les feuilles marcophiles*, n°12, juin 2007, 88 p.

LECOUTURIER, Yves & Pierre-Stéphane PROUST, *La poste automobile et les véhicules des PTT 1897-1970*, Paris, Publication de l'Union marcophile, du Club des spécialistes de France et de la Société des collectionneurs d'estampilles et d'oblitérations réunis, 1998, 214 p.

RICHEZ, Sébastien, « L'idée du service postal combiné ressuscitée : La Poste Automobile Rurale », colloque FNARH, 17-19 octobre 2007.

RICHEZ, Sébastien, « Le postier sympathique recourt à l'utilitaire » dans Mathieu FLONNEAU & Arnaud PASSALACQUA, *L'utilité de l'utilitaire*, Paris, Descartes, 2010, p. 95-108.

URF, *La circulation routière au service de l'école rurale*, Paris, URF, 1953, 32 p.

L'automobilisme et la religion

LAGRÉE, Michel, « Le clergé catholique devant le développement de l'automobile (vers 1900-vers 1960) » dans Anne-Françoise GARÇON (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*, Rennes, PUR, 1997, p. 89-100.

LAGRÉE, Michel, *La bénédiction de Prométhée : religion et technologie, XIX-XX^e siècles*, Paris, Fayard, 1999, 438 p.
LAGRÉE, Michel, « Dieu et l'automobile », *Cahiers de médiologie*, n°12, novembre 2001, p. 111-119.
LAGRÉE, Michel, *Religion et modernité : France XIX^e-XX^e siècles*, Rennes, PUR, 2003, 314 p.

L'anti-automobilisme

BERTHO-LAVENIR, Catherine, « Autos contre piétons : la guerre est déclarée », *L'histoire*, n°230, mars 1999, p. 80-85.
FLONNEAU, Mathieu, *L'autorefoulement et ses limites*, Paris, Descartes et cie, 2010, 90 p.
FLONNEAU, Mathieu (dir.), *Automobile : les cartes du désamour*, Paris, Descartes & Cie, 2010, 220 p.
FRIDENSON, Patrick, « La société française face aux accidents de la route (1890-1914), *Ethnologie française*, T. 21, n°3, juillet-septembre 1991, p. 306-313.
GERBOD, Paul, « L'irruption automobile en France (1895-1914) », *L'information historique*, 1983, 45, p. 189-195.
JACKSON, Jeffrey H., "Solidarism in the City Streets: La Société protectrice contre les excès de l'automobilisme and the Problem of Traffic in Early Twentieth-Century Paris", *French Cultural Studies*, 20, 2009, p. 237-257.
POUZET, Pierre-Lucien, *L'automobile autrefois : une difficile adoption*, Lyon, Éd. Horvath, 1996, 143 p.
PRUD'HOMME, Rémy, « La haine de l'automobile » dans « Automobile », *Les Cahiers de Médiologie*, 12, 2001, p. 121-125.

Etudes de cas

ARRIOLA, Elodie, « Des automobiles et des hommes : Les débuts de l'Automobile-Club Dauphinois (1899 – 1904) », mémoire de master 1 d'histoire sous la direction de Pierre Judet, Grenoble, Université Pierre-Mendès France, 2008, 2 vol.
BOULAY, Jean-Christophe, « La pénétration de l'automobile en Indre et Loire de 1899 à 1928 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de G. Castellan, Poitiers, Université de Poitiers, 1962, 231 p.

CHANUC, Luc, *L'automobile à Bordeaux de 1890 à 1930*, Feret et Fils, Bordeaux, 1979, 199 p.

DEBACKER, Hervé, « Les débuts de l'automobile à Orléans (1897-1913) », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Marie-Claude Blanc-Chaléard, Orléans, Université d'Orléans, 1999, 202 p.

GARDON, Sébastien, « Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années dix – années soixante) », thèse de science politique sous la direction de Gilles Pollet, Lyon, Université Lumière Lyon 2, 2009 ; partiellement publiée *Goût de bouchons : Lyon, les villes françaises et l'équation automobile*, Paris, Descartes et Cie, 2011, 154 p.

GARDON, Sébastien, « L'automobile saisie par l'action publique locale : l'émergence des enjeux de circulation et de sécurité à Lyon (1929-1969) » dans Michèle GUILBOT, *L'accident de la route : comprendre pour mieux agir*, Paris, Actes INRETS, n°101, 2006, p. 79-97.

LAVILLE, Bernard, « La diffusion de l'automobile en Auvergne 1890-1940 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Catherine Bertho-Lavenir, Clermont-Ferrand, Université Blaise Pascal, 1999, 129 p.

MALEFANT, F. P., « Les débuts de l'automobile dans les Alpes-Maritimes 1890-1930 », maîtrise d'histoire sous la direction de Ralph Schor, Nice, Université de Nice, 1989, 173 p.

Les associations automobiles

ARRIOLA, Elodie, « L'Automobile-Club Dauphinois, une histoire d'hommes », *La Pierre et l'écrit*, n°20, 2009, p. 141-157.

Paris et l'automobilisme

FLONNEAU, Mathieu, « L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations », thèse de doctorat d'histoire sous la direction d'Antoine Prost, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2002, 3 vol.

FLONNEAU, Mathieu, *L'automobile à la conquête de Paris : Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'école nationale des ponts et chaussées, 2003, 287 p.

FLONNEAU, Mathieu, « D'une automobile en majesté à une automobile évitée », *Sociétés & représentations*, 2004/1, n°17, p. 109-116.

FLONNEAU, Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris, Hachette littératures, 2005, 348 p.

FLONNEAU, Mathieu, « Paris au cœur de la révolution des usages de l'automobilisme 1884-1908 », *Histoire, économie & société* 2/2007 (26e année), p. 61-74.

LEMERLE, Jean-Louis, *Histoire de l'automobile-club de France et de ses hôtels Place de la Concorde*, Paris, Creare promo, 1987, 130 p.

PASSALACQUA, Arnaud, « Les cars Citroën et Renault ou l'arrivée remarquée des constructeurs automobiles dans le jeu des transports parisiens au cours des années 1930 », *Opérateurs de réseaux et manufacturiers d'équipements des années 1830 à nos jours*, symposium, Paris, Université Paris IV, 2009.

PASSALACQUA, Arnaud, « L'autobus et Paris : souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970 », thèse de doctorat d'histoire sous la direction de André Gueslin, Paris, Université Paris VII Denis Diderot, 2009, 3 vol. publiée partiellement sous le titre *L'automobile et Paris : Histoire de mobilités*, Paris, Economica, 2011, 268 p.

Les transports

France

La mécanisation agricole

BIENFAIT, Jean, « L'industrie du tracteur agricole en France », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 34, n°3, 1959, p. 193-216.

CARILLON, R., « Le progrès mécanique en agriculture, de 1938 à 1958 », *Économie rurale*, n°39-40, 1959, p. 37-41.

CEPEDE, Michèle et *al.*, « Résumé et conclusion », *Bulletin de la Société française d'économie* rurale, n°1, 1951, p. 55-58.

FAUCHER, Daniel, *Le paysan et la machine*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1954, 276 p.

LANNEAU, Gaston, « L'adoption du tracteur dans une zone de polyculture (L'Ouest du département de l'Aude) », *Revue française de sociologie*, VIII, 1967, p. 325-347.

LANNEAU, Gaston, Alain BAUBION-BROYE, Jean-Michel CASSAGNE, « Une mise en relation des sujets et des institutions : la fonction de notable dans la genèse des coopératives agricoles », *Annales*, Université de Toulouse-Le Miral, tom XIII – fascicule 2, juillet 1977, p. 42-70.

Le réseau routier – tout usager confondu

AMOURETTI, Bernard, *De Briançon au Bourg d'Oisans : les hommes et la route au XIX^e^ siècle*, Aix-en-Provence, Edisud, 1984, 239 p.

BOULENGER Marcel, « Sur les routes », *La revue des deux mondes*, tome 32, 1926, p. 928-937.

CAVAILLES, Henry, *La route française : son histoire, sa fonction*, Paris, Colin, 1946, 399 p.

DESPORTES, Marc, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace XVIII^e^-XX^e^ siècle*, Paris, Gallimard, 2004, 413 p.

GAUTHIER, Marcel, *Chemins et véhicules de nos campagnes*, Saint-Brieuc, Presses Universitaires de Bretagne, 1971, 320 p.

GUILLERME, André, *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services du XIX^e^ siècle*, Paris, Presses de l'ENPC, 1984, 172 p.

NEIERTZ, Nicolas, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, 798 p.

PICON, Antoine & Marc DESPORTES, *De l'espace au territoire*, Paris, Presses de l'ENPC, 1997, 222 p.

RAPPORT DE LA DELEGATION FRANCAISE, « Le VI^e^ Congrès International de la Route (Washington-Octobre 1930) », *Annales des Ponts et Chaussées*, tome 1, fascicule 1, 1931, p. 5-124.

REVERDY, Georges, *Les routes de France du XX^e^ siècle (1900-1951)*, Paris, ENPC, 2007, 277 p.

Le tourisme et les associations

BERTHO-LAVENIR, Catherine, « Normes de comportement et contrôle de l'espace : le Touring Club de Belgique avant 1914 », *Le mouvement social*, n°178, janvier-mars 1997, p. 69-87.

BERTHO-LAVENIR, Catherine, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999, 438 p.

BOYER, Marc, *Histoire de l'invention du tourisme XVI^e^-XIX^e^ siècles*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2000, 332 p.

BOYER, Marc, *Histoire générale du tourisme du XVI^e^ au XXI^e^ siècle*, Paris, France, L'Harmattan, 2005, 327 p.

BOYER, Marc, « L'invention du tourisme », *Journée d'études du comité d'Histoire du MEDDTL*, « Cent ans d'administration du tourisme », jeudi 12 mai 2011, Paris, Grande Arche de la Défense.

GIROD, André, « Le Touring-Club de France, inventeur du tourisme sur route », *Cahiers espaces*, n°108, mai 2011.

GUELLASSE, Martine, *Autocarisme et tourisme en espace rural*, Paris, Tourisme en Espace rural, 1997, 31 p.

HARP, Stephen L., *Michelin : publicité et identité culturelle dans la France du XX^e siècle*, Paris, Belin, 2008, 382 p.

ORSELLI, Jean, « Le Touring-Club : association évergétique, association d'usagers de la route ou association de tourisme ? », *Pour mémoire*, n°10, hiver 2011-2012, p. 86-99.

POYER, Alex, *Les premiers temps des véloce-clubs : apparition et diffusion du cyclisme associatif français entre 1897 et 1914*, Paris, L'Harmattan, 2003, 341 p.

RIBEILL, Georges, « Du pneumatique à la logistique routière, André Michelin, promoteur de la révolution automobile », *Culture technique*, mars 1989, p. 191-204.

SIGAUX, Gilbert, *Histoire du tourisme*, Genève, Edito-Service, 1965, 128 p.

La compétition entre les modes

BERTHO-LAVENIR, Catherine, « Luttes de classes d'influences », *Les cahiers de médiologie*, juillet-décembre 1996, p. 131-140.

DEMANGEON, Albert, « Le rail et la route », *Annales de géographie*, vol. 39, n°218, 1930, p. 113-132.

GUEDON, Yves, *Les transports automobiles*, Paris, H. Dunod & E. Pinat, 1912, 130 p.

HOURS, Jean, « Rail et route », *Les études rhodaniennes*, vol. 9, n°2, 1933, p. 121-139.

MOM, Gijs, « Compétition et coexistence : la motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine », *Le Mouvement Social*, 2009/4, n°229, p. 13-39.

ORSELLI, Jean, « Trainophobie, vélophobie, autophobie », *Pour mémoire*, n°7, hiver 2009, p. 103-109.

RENOUARD, Dominique, *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, Armand Colin, 1960, 125 p.

WOLKOWITSCH, Maurice, « Les transports routiers en France », *Annales de géographie*, t. 63, n°336, 1954, p. 99-112.

Les idéologies des transports

JONES, Joseph, *The Politics of Transport in Twentieth-Century France*, Kingston and Montreal, McGill-Queen's university press, 1984, 302 p.

PAPAYANIS, Nicolas, *The Horse Drawn Cabs and Omnibus in Paris, The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*, Baton-Rouge-Londres, 1996, 217 p.

SICARD, Monique, « Complexité du simple » dans Catherine BERTHO-LAVENIR (dir.), « La bicyclette », *Les cahiers de médiologie*, Paris, Gallimard, n°5, 1er semestre 1998, p. 33-44.

Canada

Le réseau routier

MCNALLY, Larry, « Routes, rues et autoroutes » dans Norman R. BALL (dir.), *Bâtir un pays : histoire des travaux publics*, Montréal, Boréal, 1988, p. 45-72.

La bicyclette

NORCLIFFE, Glenn B., *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto & Buffalo, University of Toronto Press, 2001, 288 p.

RUSH, Anita, "The Bicycle Boom of the Gay Nineties: A reassessment", *Bulletin d'histoire de la culture matérielle*, 18, automne 1983, p. 1-12.

Les transports

GLAZEBROOK, George T., *A History of Transportation in Canada*, Toronto, The Ryerson Press, 1938, 475 p.

Les idéologies des transports

BROWN, John J., *Ideas in Exile: A History of Canadian Invention*, Toronto-Montréal, McClelland and Stewart Limited, 1967, 372 p.

États-Unis

Ouvrages généraux

ATHERTON, Lewis, *Main Street on the Middle Border*, Bloomington, Indiana University Press, 1984, 423 p.

JAKLE, John A., *The American Small Town: Twentieth-Century Place Images*. Hamden, The Shoe String Press, 1982, 195 p.

LYND, Robert S. & Helene M. LYND, *Middletown: A Study in Modern American Culture*, New York, Harvest Book, 1929, 550 p.

La mécanisation agricole

ELLENBERG, George E., "Debating Farm Power: Draft Animals, Tractors, and the United States Department of Agriculture", *Agricultural History*, vol. 74, n°2, spring 2000, p. 545-568.

WILLIAMS, Robert C., *Fordson, Farmall and Poppin' Johnny: A History of the Farm Tractor and Its Impact on America*, Urbana & Chicago, University of Illinois Press, 1987, 232 p.

Littératures automobiles

France

ARAGON, Louis, *Le paysan de Paris*, Paris, Gallimard, 1926, 252 p.

ARZAMAS, *Écraseurs*, Paris, Albin Michel, 1906, 52 p.

AUSCHER, Léon, « Ce qu'est le tourisme en général », dans Jean-Marie GOULEMONT, Paul LIDSKY, Didier MASSEAU (dir.), *Le voyage en France : Anthologie des voyageurs français et étrangers en France au XIX^e^ et XX^e^ siècle*, tome 2 1815-1914, Paris, Laffont, 1997, p. 1024-1025.

« Automobile : les visages d'un patrimoine », *vmf*, 216, février 2007, 97 p.

BARICCO, Alessandro, *Cette histoire-là*, Paris, Gallimard, 2007, 317 p.

BERNARD, Tristan, *Les veillées du chauffeur : contes, essais, récits de voyages*¸ Paris, Ollendorff, 1909, 344 p.

BOUZANQUET, Jean-François, *Femmes pilotes de course auto : 188-1970*, Boulogne-Billancourt, ETAI, 2007, 176 p.

CENDRARS, Blaise, *Aujourd'hui*, Paris, Grasset, 1931, 240 p.

CLARETIE, Jules, *La vie à Paris : 1901-1905*, Paris, Fasquelle, 1904.

DANINOS, Pierre, *La première planète à droite en sortant de la Voie Lactée*, Paris, Arthème Fayard, 1975, 193 p.

DE DION, Albert, « L'automobile, reine du monde », *Futuribles*, n°238, janvier 1999, p. 57-66.

DE GOURMONT, Rémy, *Promenades Philosophiques*, Paris, Mercure de France, 1925, 290 p.

DUBOIS, Thierry, *C'était la Nationale 7 : la route bleue, la nationale 6*, Ramonville-Saint-Agne, Éd. Drivers, 2010, 206 p.

DUMONT, Pierre, *Au temps des automobilistes*, Lausanne, Edita, 1965, 208 p.

ERENBURG, Ilya, *10 C.V.*, Paris, Les Revues, 1930, 357 p.

FARGUE, Léon-Paul, *Etc.…*, Paris, Gallimard, 1999, 223 p.

GASCAR, Pierre, *Auto*, Paris, Gallimard, 1967, 107 p.

GRAND-CARTERET, John, *La voiture de demain : histoire de l'automobilisme*, Paris, Fasquelle, 1898, 436 p.

JAEGER-WOLFF, Elisabeth, *La dernière amazone : biographie romancée de Camille Crespin du Gast (1868-1942)*, Gambais, ed. du Bastberg, 2007, 411 p.

JARRY, Alfred, *La chandelle verte : lumière sur les choses de ce temps*, Bordeaux, Le Castor Astral, 2007, 325 p.

LE GAVRIAN, F., « Le premier Congrès international de la route », *Annales des Ponts-et-Chaussées*, 1908, vol. V.

LEVY, Jules, *Les gaietés de la Correctionnelles*, Paris, Flammarion, 1902, 284 p.

MICHELIN, *Guide Michelin : pour les chauffeurs et les vélocipédistes*, Paris, Veuve Albouy, 1900 (réédition pour le centenaire du Guide).

MIRBEAU, Octave, *La 628-E8*, Paris, Fasquelle, 1907, 416 p.

MORAND, Paul, *La route Paris Méditerranée*, Paris, Firmin-Didot et cie, 1931, 24 p.

MORAND, Paul, *Voyages*, Paris, Laffont, 2001, 910 p.

OHNET, Georges, *Marchand de poison (les batailles de la vie)*, Paris, P. Ollendorff, 1903, 391 p.

PARISSE, Jacques et Maurice LECERF, *Les autos*, Paris, Larousse, 1976, 191 p.

PETIT, Henry & Paul MEYAN, *L'automobile*, Paris, Pierre Lafitte & Cie, 1913, 398 p.

PROUST, Marcel, *Sodome et Gomorrhe*, livre II, Paris, Gallimard, 1988, 1934 p.

PROUST, Marcel, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs (À la recherche du temps perdu)*, Paris, édition NRF, 1918.

PROUST, Marcel, « Impressions de routes en automobile », *Le Figaro*, 19 novembre 1907.

RAGON, Michel (dir.), *Paroles de paysans*, Paris, Omnibus, 2005, 748 p.

SCHEIKEVITCH, Antoine, *Chauffards et autophobes*, Publications de la société protectrice contre les excès de l'automobile, 1907, 15 p.

Tout l'univers, Paris, Hachette, 1961.
Les grands dossiers de l'Illustration, *L'automobile : histoire d'un siècle 1843-1944*, Bagneux, le Livre de Paris, 1987, 191 p.

Canada & Québec

BOUCHETTE, Errol, *Robert Lozé*, Montréal, A.P. Pigeon, 1903, 170 p.
GODBOUT, Jacques, *Autos biographie*, Montréal, Les 400 coups, 2008, 152 p.
GROULX, Lionel, « Les adieux de La Grise », dans *Les Rapaillages. Vieilles choses, vieilles gens.* Montréal, Bibliothèque de l'Action française, 1916, 159 p.
POULIN, Jacques, *Volkswagen Blues*, Montréal, Léméac Editeur, 1988, 320 p.
RINGUET, *Trente Arpents*, Paris, Flammarion, 1938 (réédition en 2001).
RINGUET (pseudonyme de Philippe PANNETON), « Confidences [Les débuts de l'auto] », dans Gilles MARCOTTE (dir.), *Anthologie de la littérature québécoise : l'âge de l'interrogation 1937-1952*, tome 4, Montréal, l'Hexagone, 1994, 976 p.
SIMON, Jean-François, *L'écrin disparu*, Montréal, Éditions Édouard Garand, 1927, 168 p.

États-Unis

DUHAMEL, Georges, *Scènes de la vie future*, Paris, Mille et une nuits, 2003, 190 p.
FORD, Henry, *My life and Work*, Minneapolis, Filiquarian Publishing, LLC., 2006, 289 p.
LEWIS, Sinclair, *Babbitt*, Paris, Stock, 1931, 380 p.
MARINETTI, Filippo T., *La ville charnelle*, Paris, Éd. Sansot & Cie, 1908, 232 p.
VON BROCH, Werner, *U.S.A. société inachevée*, Paris, Seuil, 1962, 318 p.

Le département du Rhône

Histoire politique

BONNEVAY, Laurent, *Histoire politique et administrative du Conseil général du Rhône 1790-1940,* tome 1, Lyon, Ed. Joannes Desvignes, 1946, 285 p.
BONNEVAY, Laurent, *Histoire politique et administrative du Conseil général du Rhône 1790-1940,* tome 2, Lyon, Ed. Joannès Desvigne, 1946, 293 p.
CONSEIL GENERAL DU RHONE, *Histoire du Conseil général du Rhône 1945-1982 : de la Libération à la Décentralisation*, Lyon, Conseil Général du Rhône, 1991, 395 p.

PELLETIER, André, Jacques ROSSIAUX, Françoise BAYARD, Pierre CAYEZ, *Histoire de Lyon des origines à nos jours*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2007, 955 p.
PELLETIER, André, *Histoire de Lyon de la capitale des Gaules à la métropole européenne*, Lyon, Éditions Lyonnaises d'Art et d'Histoire, 2007, 143 p.

Histoire culturelle

FONTAINES, Gérard, « Voyager : une pratique culturelle à Lyon des années 1820 aux années 1930 », Thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Daniel Rivet, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1998, 650 p. partiellement publiée dans *La culture du voyage à Lyon de 1820 à 1930*, Lyon, PUL, 2003, 325 p.
FONTAINES, Gérard, « Aux sources du voyage de tourisme contemporain : la diffusion d'un art du voyage à Lyon de la Belle Époque aux Années Folles », *Le Mouvement Social*, n°192, juillet-septembre 2000, p. 121-135.
PELLISSIER, Catherine, *Loisirs et sociabilités des notables Lyonnais au XIX^e^ siècle*, tome 1, Lyon, Ed. lyonnaises d'art et d'histoire, Presses universitaires de Lyon, 1996, 272 p.

Histoire sociale

ALLIX, Jean, « Le bassin laitier lyonnais et l'approvisionnement en lait de la ville de Lyon », *Les études rhodaniennes*, vol. 20, n°1-2, 1945, p. 71-96.
ASSADA I., « Saint-Olive (P.) et Guyot-Sionnest (R.) – Le ravitaillement en lait d'une grande ville française. Etude sur la production, le commerce et la consommation du lait servant à l'alimentation de Lyon », *Revue de géographie alpine*, vol. 14, n°1, 1926, p. 229-232.
GARIER, Gilbert, *Paysans du Beaujolais et du Lyonnais 1800-1970*, tome 1, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1973, 714 p.
GARIER, Gilbert, *Paysans du Beaujolais et du Lyonnais 1800-1970*, tome 2, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1973, 246 p.
GARRIER, Gilbet & Bernard PIVOT (dir.), *Le Rhône et Lyon de la préhistoire à nos jours*, St-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1987, 427 p.
AGUERRE, Jean-Pierre, « Les hommes et les chevaux dans le Lyonnais, 1880-1930 : une approche des relations villes-campagnes », thèse pour le doctorat ès lettres sous la

direction de Gilbert Garrier puis de Jean-Luc Mayaud, Lyon, Université Lyon 2, (soutenance 2013).

BELUZE, Marion, « Lyon et le lait : 1880-1960 pour une approche d'une politique municipale », mémoire de maîtrise sous la direction de Jean-Luc Mayaud, Lyon, Université Lyon 2, 2006 et thèse en cours sous la direction de Jean-Luc Mayaud.

FAUGIER, Etienne, « L'introduction du système automobile et ses impacts sur les campagnes du département du Rhône entre 1900 et 1939 », maîtrise d'histoire, Lyon, Université Lyon 2, 2007, 141 p.

ROUVEYROL, Jean-Samuel, « La villégiature dans le Rhône et l'Auvergne aux XIX^{e} et XX^{e} siècles », Thèse de doctorat d'histoire en cours sous la direction de Claude-Isabelle Brelot, Lyon, Université Lyon 2 (à venir).

SAINT-OLIVE, Pierre & R. GUYOT-SIONNEST, *Le ravitaillement en lait d'une grande ville : étude sur la production, le commerce et la consommation du lait servant à l'alimentation de Lyon*, Lyon, Union du sud-est des syndicats agricoles, 1926, 131 p.

Histoire économique

BERTHER, Jean-Paul & Eric TOURNIQUET, *Un siècle de cars et bus en lyonnais*, Albi, Association Car – Histo – Bus, 192 p.

CAYET, Gérard, « L'Union du Sud-Est des Syndicats Agricoles : 1914-1941 », dans *Bulletin du Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise*, n° 4, 1972, p. 47-55.

CHAUVY, Gérard, « 1899 : le premier salon lyonnais de l'automobile », *Le progrès : le journal de Lyon et du Rhône*, 10 août 2002.

CHAUVY, Gérard, « Pilain franchit le Puy », *Le progrès : le journal de Lyon et du Rhône*, 12 août 2002.

CLAUDEY, Guy, *Les automobiles Vermorel : 1898-1930*, Villefranche-sur-Saône, Maison du patrimoine, 2000, 67 p.

GARRIER, Gilbert, « L'union du Sud-Est des syndicats agricoles avant 1914 », *Le Mouvement social*, n°67, avril-juin 1969, p. 17-38.

GARRIER, Gilber, « L'Union du Sud-Est des Syndicats Agricoles de 1888 à 1939 », *Bulletin du Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise*, n°1-2, 1981, p. 27-33.

GRANET-ABISSET, Anne-Marie, *La force d'un caractère – Une entreprise familiale : Les Cars Planche de 1930 à nos jours*, Lyon, Création Plurielle, 1997, 100 p.

PERILHON, Jean, « Berliet garde le témoin », *Le tout Lyon et le moniteur judiciaire réunis*, 27 juillet 1993, p. 7.
POUZET, Pierre-Lucien, *Rochet-Schneider, un grand constructeur d'automobiles à Lyon : 1889-1960*, Lyon, Éd. lyonnaises d'art et d'histoire, 1993, 162 p.
POUZET, Pierre-Lucien, *La grande aventure automobile lyonnaise*, Châtillon-sur-Chalaronne, Éditions la taillandière, 2006, 239 p.

Histoire technique

GRATIER DE SAINT-LOUIS, Renaud, « Les moissons de la modernité : la mécanisation agricole dans les campagnes lyonnaises, XIX^{e}-XX^{e} siècle », maîtrise d'histoire sous la direction de Jean-Luc Mayaud, Lyon, Université Lyon 2, 2000, 227 p.

Géographie du département

HOUSSEL, Jean-Pierre, « Les petites villes textiles du Haut-Beaujolais. De la tradition manufacturière à l'économie moderne », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 46, n°46-2, 1971, p. 123-197
HOUSSEL, Jean-Pierre (dir.), *Les Monts du Lyonnais*, Châtillon-sur-Chalaronne, Éd. de la Taillanderie, 2009, 240 p.
LABASSE, Jean & Michel LAFERRERE, *La région lyonnaise : Saint-Etienne, Alpes du Nord, Lyon*, Paris, PUF, 1966, 160 p.
SCEAU, Richard, *Lyon et ses campagnes : héritages historiques et mutations contemporaines*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1995, 395 p.
REVERDY, Georges, *Histoire des routes lyonnaises*, Lyon, Ed. Lugd, 1994, 128 p.
ROUSSET, Jean-Marie, *Nouvelle géographie du département du Rhône et de la région lyonnaise*, Éditions du Cuvier J. Guillermet, Villefranche-en- Beaujolais, 1932, 148 p.

Le monde rural et la France

Ouvrages et travaux généraux

BOICHARD, Jean, « Le niveau de vie du paysan français, état actuel et conséquences géographiques », *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 33, n°1, 1958, p. 25-55.
CONTE, Arthur, *Les paysans de France de l'an 1000 à l'an 2000*, Paris, Plon, 2000, 403 p.

DIBIE, Pascal, *Le village retrouvé : essai d'ethnologie de l'intérieur*, Paris, Éditions de l'Aube, 2008, 256 p.

DUBY, Georges & Armand WALLON (dir.), *Histoire de la France rurale : Apogée et crise de la civilisation paysanne de 1789 à 1914*, Paris, Seuil, 1992, 568 p.

DUBY, Georges & Armand WALLON (dir.), *Histoire de la France rurale : La fin de la France paysanne : depuis 1914*, Paris, Seuil, 1999, 755 p.

HOUSSEL, Jean-Pierre, *Histoire des paysans français du XVIII^e siècle à nos jours*, Roannes, Éditions Horwath, 1976, 548 p.

LAURENTIN, Emmanuel, *La France et ses paysans*, Paris, Bayard, 2012, 219 p.

LECAT, Jean-Michel & Michel TOULET, *Paysans de France 1770-1970 : deux siècles d'histoire de nos campagnes*, Paris, Flammarion, 2009, 315 p.

MAYAUD, Jean-Luc, *Gens de la terre : la France rurale 1880-1940*, Paris, Ed. du chêne, 2003, 311 p.

MORIN, Edgar, *Commune de France: la métamorphose de Plodémet*, Paris, Fayard, 1967, 288 p.

ROUPNEL, Gaston, *Histoire de la campagne française*, Paris, Plon, 1974, 330 p.

WEBER, Eugen, *La fin des terroirs : la modernisation de la France rurale 1870-1914*, Paris, Pluriel, 2011, 839 p.

La religion et l'histoire du dimanche

BECK, Robert, « Le clergé et le cabaret » dans N. Czechowski (dir.), *Dimanche : le temps suspendu*, Paris, Autrement, 1989, p. 88-94.

BECK, Robert, *Histoire du Dimanche de 1700 à nos jours*, Paris, Éditions de l'Atelier-Éditions ouvrières, 1997, 383 p.

RYBCZYNSKI, Witold, *Histoire du week-end*, Paris, Liana Levi, 1991, 230 p.

L'alimentation et la gastronomie

BARTHE-DELOIZY, Francine (dir.), *Le pique-nique ou l'éloge d'un bonheur ordinaire*, Paris, Bréal, 2008, 256 p.

BONNAIN-MOERDIJK, Rolande, « L'alimentation paysanne en France entre 1850 et 1936 », *Etudes Rurales*, n°58, avril-juin 1975, p. 29-49.

BONNAIN, Rolande, « Les campagnes françaises à table » dans Jean-Louis Flandrien & Jane Cobbi, *tables d'hier, tables d'ailleurs*, Paris, Odile Jacob, 1999, p. 275-294.

CARON, François, « Un chantier à ouvrir : l'histoire de la restauration à la SNCF. Premières orientations », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 41, 2010, p. 227-241.

CHATRIOT, Alain & Marie-Emmanuel CHESSEL, « L'histoire de la distribution : un chantier inachevé », *Histoire, économie et société*, 25e année, n°1, 2006, p. 67-82.

CSERGO, Julia, « De voyages en pique-niques, la nourriture tirée du sac », J. Csergo (dir.), *Le casse-croûte : aliment portatif, repas indéfinissable*, Paris, Autrement, 2001, p. 151-160.

CSERGO, Julia, « Quelques jalons pour une histoire du tourisme et de la gastronomie en France », *Téoros*, printemps 2006, p. 5-9.

CSERGO, Julia & Jean-Pierre LEMASSON, *Voyages en gastronomies : l'invention des capitales et des régions gourmandes*, Paris, Autrement, 2008, 261 p.

CSERGO, Julia, « La gastronomie dans les guides de voyage : de la richesse industrielle au patrimoine culturel, France XIXe-début XXe siècle », *In Situ, revue des patrimoines*, 2010, n°15 http://www.insitu.culture.fr/article.xsp?numero=15&id_article=csergo-1321, consulté 23/04/12.

DELBAERE, Nicolas, « La trajectoire de la Société Laitière Maggi dans la dynamique du transport du lait en France durant la première moitie du XXe siècle : du bidon à la gare laitière », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 41, 2010, p. 205-220.

FANICA, Pierre-Olivier, *Le lait, la vache et le citadin : du XVIIe au XXe siècle*, Paris, Éditions Quae, 2008, 489 p.

GERBOD, Paul, *La restauration hors foyer en Europe : du Moyen-Age à nos jours*, Paris, H. Champion, 2000, 150 p.

HEMARDINQUER, Jean-Jacques, *Pour une histoire de l'alimentation*, Paris, A. Colin, 1970, 315 p.

HUBSCHER, Ronald, « Nourrir le peuple : l'hippophagie à Paris au XIXe siècle » dans Jacques MAHO, « Paysans et petits commerçants ruraux : un exemple breton », *Etudes Rurales*, n°30, avril-juin 1968, p. 8-25.

RHUN, Pierre & Monik LE RHUN, « Évolution du régime alimentaire à Plozévet de 1800 à 1960 », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 42, n°3, 1967, p. 247-260.

VALLEZ, Jean-Marie, « La boucherie rurale en Normandie au XVIIIe siècle », *Histoire & Sociétés rurales*, vol. 29, 2008/1, p. 73-94.

La culture équestre

AGULHON, Maurice, « Le sang des bêtes : le problème de la protection des animaux en France au XIX^{e} siècle », *Romantisme*, vol. 11, n°31, 1981, p. 81-110.

DIGARD, Jean-Pierre, « Qu'ont à voir les sciences sociales avec le cheval ? » *Le Mouvement Social*, n°229, 2009/4, p. 3-11.

FLEURY, Georges, *La belle histoire de la SPA : de 1845 à nos jours*, Paris, Grasset, 1995, 331 p.

GIFFARD, Pierre, *La fin du cheval*, Paris, Armand Colin, 1899, 235 p.

GUINTARD, Claude & Christine MAZZOLI-GUINTARD, *Elevage d'hier, élevage d'aujourd'hui : mélanges d'ethnozootechnie offerts à Bernard Denis*, Rennes, PUR, 2004, p. 139-150.

HUBSCHER, Ronald, *Les maîtres des bêtes : les vétérinaires dans la société française (XVIII^{e}-XX^{e} siècle)*, Paris, Ed. Odile Jacob, 1999, 441 p.

ROBINET, Jean, *Compagnons de labour* dans Michel RAGON, *Paroles de paysans*, Paris, Omnibus, 2005, 747 p.

ROCHE, Daniel, *La culture équestre de l'Occident, XVI^{e}-XIX^{e} siècle : l'ombre du cheval ;* tome premier : *le cheval moteur*, Paris, Fayard, 2008, 479 p.

ROCHE, Daniel, *Histoire de la culture équestre XVI^{e}-XIX^{e} siècle* ; tome deux : *La gloire et la puissance*, Paris, Fayard, 2011, 493 p.

Les structures agricoles

ASSENS, Philippe, « Les compétences professionnelles dans l'innovation : le cas du réseau des coopératives d'utilisation de matériel agricole (CUMA) », thèse de sciences économiques sous la direction Gilles Allaire, Toulouse, Université des sciences sociales de Toulouse, 2002, 315 p.

BARTHES, Alice, « La décision dans le village : l'exemple du remembrement », *Economie rurale*, n°106, 1975, p. 23-30.

BOYER, Marc, *La maison de campagne XVIII^{e}-XXI^{e} siècle : une histoire culturelle de la résidence de villégiature*, Paris, Autrement, 2007, 138 p.

CEPEDE, Michèle et *al.*, « Introduction », *Bulletin de la Société française d'économie rurale*, vol. 3, n°1, 1951, p. 7.

CEPEDE, Michèle et *al.*, « La méthode d'enquête », *Bulletin de la Société française d'économie rurale*, vol. 3, n°1, 1951, p. 9-12.

CEPEDE, Michèle et *al.*, « L'utilisation des tracteurs dans les exploitations », *Bulletin de la Société française d'économie rurale*, vol. 3, n°1, 1951, p. 13-30.
CAPITAINE, Mathieu, « Organisation des territoires des exploitations agricoles. Impact du recours à des collectifs d'action : la conduite de chantiers de récolte en CUMA », thèse de sciences agronomiques sous la direction de Jacques Baudry, Mirecourt, Institut National de la Recherche Agronomique, 2005, 171 p.
COCAUD, Martine, « Un modèle de solidarité du monde agricole d'après-guerre : le mouvement des CUMA », HAL : halshs-00008091, version 1, http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00008091/en/, consulté le 20/02/12.
FOUGERES, M., « Remembrement : Histoire et plaidoyer », *Mélanges d'histoire sociale*, vol. 4, 1943, p. 85-86.
MAYAUD, Jean-Luc, *La petite exploitation rurale triomphante. France, XIX^e siècle*, Paris, Belin, 1999 278 p.
ROCHE, M., « Les aspects essentiels du remembrement rural en France », *Bulletin de la Société française d'économie rurale*, vol. 3, n°4, 1951, p. 157-166.

La mobilité dans le monde rural

BIZET, Yves, *Il était une fois les attelages à chien au début du XX^e siècle*, Romorantin, CPE, 2000, 191 p.
BLOCH, Marc, « Du passé au présent : à travers livres et revues », *Annales d'histoire économique et sociale*, n°17, 30 septembre 1932, p. 497.
GAUTHIER, Marcel, *Chemins et véhicules de nos campagnes*, Saint-Brieuc, Presses Universitaires de Bretagne, 1971, 319 p.
HOLT, Richard, « La bicyclette, la bourgeoisie et la découverte de la France rurale, 1880-1914 », *Sport/Histoire*, 1 (1988), p. 85-99.

Le monde paysan et le progrès

BODIGUEL, Maryvonne, *Les paysans face au progrès*, Paris, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 1975, 178 p.
BRUNHES DELAMARRE, Mariel-Jean, *La vie agricole et pastorale dans le monde : techniques et outils traditionnels*, Paris, Glénat, 1999, 215 p.
CHEROUVRIER, Jean & NOULIN Jean, *Tracteurs du monde de 1853 à nos jours*, Boulogne-Billancourt, E-T-A-I, 2003, 192 p.

MENDRAS, Henry, *Les paysans et la modernisation de l'agriculture : compte-rendu d'une enquête pilote*, Paris, CNRS, 1958, 148 p.
MENDRAS, Henry, « La fin des paysans », *L'histoire*, n°154, avril 1992, p. 42-48.
SERVE, R. P., « La mécanisation de la ferme familiale aux États-Unis : conclusions qu'on en peut tirer pour la France », *Bulletin de la Société française d'économie rurale*, vol. 2, n°3, p. 86-87.
WOLFER, Bernard, « Cent ans d'avenir agricole ou le progrès technique et son image du futur », *Economie Rurale*, n°184-5-6, mars-août 1988, p. 100-106.
CONSERVATOIRE DE L'AGRICULTURE, *Le paysan, la ferme et le tracteur : le rural et ses images, un siècle d'affiches agricoles (1860-1960)*, Paris, Somogy & Chartres, Le Compa, 2006, 191 p.

La Poste

LECOUTURIER, Yves, « La création du service automobile des PTT en 1946 », *Les Cahiers de la FNARH*, n°112, 2009, p. 75-80.
RICHEZ, Sébastien, « Le facteur rural des postes en France avant 1914 : un nouveau médiateur au travail », *Le mouvement social*, n°218, 2007/1, p. 29-44.

Les loisirs

CSERGO, Julien, « Extension et mutation du loisir citadin, Paris XIX^{e}-début XX^{e} siècle » dans Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Flammarion, 1995, p. 119-165.
FARCY, Jean-Claude, « Le temps libre au village (1830-1930) » dans Alain CORBIN (dir.), *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Flammarion, 1995, p. 227-274.
GRIFFET, Jean, « Les plaisirs du bord de mer (1930-1960) », *Etudes Rurales*, n°133-134, janvier-juin 1994, p. 87-94.
OUVRY-VIAL, Brigitte, René LOUIS & Jean-Bernard POUY (dir.), *Les vacances : un rêve, un produit, un miroir*, Paris, Autrement, n°111, 1990, 217 p.

Le Canada, le Québec et la région de Québec

Ouvrages et travaux généraux

BLAIS, Christian, Gilles GALLICHAN, Frédéric LEMIEUX et Jocelyn SAINT-PIERRE, *Québec quatre siècles d'une capitale*, Québec, Les Publications du Québec, 2008, 692 p.

BLANCHARD, Raoul, *L'est du Canada français « Province de Québec »*, tome 2, Paris & Montréal, Publications de l'Institut Scientifique Franco-Canadien, 1935, 336 p.

BLANCHARD, Raoul, *Le Canada Français : province de Québec, étude géographique*, Montréal, Arthème Fayard, 1960, 316 p.

BUTEAU, Lise, « La Côte-de-Beaupré : sa trame événementielle », *Histoire Québec*, vol. 11, n°3, 2006, p. 5-9.

CHARLAND, Jean-Pierre, *Histoire de l'enseignement technique et professionnel*, Québec, IQRC, 1982, 482 p.

DICKINSON, John A. & Brian YOUNG, *Brève histoire socio-économique du Québec*, Québec, Septentrion, 2003, 452 p.

GRENIER, Fernand, « La région de Québec : peuplement et problèmes de population », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 7, n°13, 1962, p. 37-55.

LABERGE, Alain (dir.), *Histoire de la Côte Sud*, Québec, IQRC, 1993, 644 p.

LEBEL, Jean-Marie, & Alain ROY, *Québec 1900-2000 : le siècle d'une capitale*, Éditions Multimondes, Sainte-Foy, 2000, 157 p.

LEE, Ian E., "The Canadian Postal System: Origins, Growth and Decay of the State Postal Function, 1765-1981", Ph. D. Political Science, Carleton, Carleton University, 1989, 732 p.

LETOURNEAU, Raymond, *Un visage de l'Île d'Orléans : Saint-Jean*, s. n., 1979, 436 p.

LINTEAU, Paul-André, *Histoire du Canada*, Paris, Presses Universitaires de France, 1997, 127 p.

LINTEAU, Paul-André, René DUROCHER & Jean-Claude ROBERT, *Histoire du Québec contemporain : de la confédération à la crise (1867-1929)*, Montréal, Boréal compact, 1989, 758 p.

LINTEAU, Paul-André, René DUROCHER & François RICARD, *Histoire du Québec contemporain : Le Québec depuis 1930*, Montréal, Boréal compact, 1989, 834 p.

PELCHAT, Auguste, Louiselle PELCHAT, Lisette P. GAGNE, Hélène BOUTIN, *Un souvenir pour l'avenir : St-Gédéon de Beauce 1890-1990*, St-Gédéon, Centenaire Saint-Gédéon de Beauce, 1990, 585 p.

VALLIÈRES, Marc (dir.), *Histoire de Québec et de sa région*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2008, 3 vol.

VALLIÈRES, Marc, *Histoire en bref : Québec*, Québec, Presses de l'Université de Laval, 2010, 216 p.

Le tourisme

BEAUDET, Gérard, « Un bref regard sur l'architecture de la villégiature et du tourisme », *Téoros*, vol. 15, n°1, printemps 1996, p. 39-42.

BRIERE, Roger, « Les cadres d'une géographie touristique du Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 6, n°11, 1961, p. 39-64.

DE BLOIS MARTIN, Martin, « L'évolution des rapports entre les politiques du patrimoine et du tourisme au Québec », mémoire de science politique sous la direction de Louis Balthazar, Québec, Université Laval, 1997, 112 p.

GAGNON, Serge, « Le tourisme et la villégiature au Québec : une étude de géographie régionale structurale », thèse de géographie sous la direction de Serge Courville, Québec, Université Laval, 2001, 245 p.

GAGNON, Serge, « L'intervention de l'État québécois dans le tourisme entre 1920 et 1940. Ou la mise en scène géopolitique de l'identité canadienne française », *Hérodote*, n°127, 2007/4, p. 151-166.

GARCEAU, Henri-Paul, *Chronique de l'hospitalité hôtelière du Québec de 1880 à 1940*, Montréal, Éditions du Méridien et des publications du Québec, 1990, 212 p.

GARCEAU, Henri-Paul, *Chronique de l'hospitalité hôtelière du Québec de 1940 à 1980*, Montréal, Éditions XYZ, 1989, 239 p.

PAQUETTE, Marcel, *Villégiature et tourisme au Québec*, Québec, Éditions GID, 2006, 308 p.

SAMSON, Marcel, « La route des villégiateurs », *Continuité*, n°40, 1988, p. 12-15.

Histoire religieuse

BARRIAULT, Frédéric, « Le goupillon et la machine : le catholicisme montréalais face au progrès technologique, 1847-1914 », mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Christine Hudon, Sherbrooke, Université de Sherbrooke, 2004, 214 p.

BOGLIONI, Pierre & Benoît LACROIX, *Les pèlerinages au Québec*, Québec, PUL, 1981, 160 p.

Cardinal VILLENEUVE, *Discipline Diocésaine*, Québec, L'Action Catholique, 1937, 676 p.

DORAN JACQUES, Anne, « Le pèlerinage à Sainte-Anne-de-Beaupré », thèse en sciences des religions sous la direction de Alphonse Dupront, Paris, Université Paris 4 & EHESS, 1979, 3 vol.

Eglise Catholique. Diocèse de Gaspé, *Mandements des évêques de Gaspé*, s. l., s. n., 1934.

LAPERRIERE, Guy, « L'évolution de l'histoire religieuse au Québec depuis 1945 : le retour du pendule ? », *Culture française d'Amérique*, 1996, p. 329-348.

LAPERRIERE, Guy, « Pèlerinages en terre québécoise », *Cap-aux-diamants : la revue d'histoire du Québec*, n°37, 1994, p. 40-44.

Lettres pastorales et mandements de Mgr l'Evêque de Saint-Jean-de-Québec, vol. 2, n°1.

Semaines religieuses de Québec, n°40, 2 juin 1932.

Semaines religieuses de Québec, n°5, 4 octobre 1951.

Semaines religieuses de Québec, n°35, 2 mai 1957.

Semaines religieuses de Québec, n°40, 6 juin 1957.

Semaines religieuses de Québec, n°50, 15 août 1957.

Histoire des transports

BARON, Martin, « L'éloge de *La grise* : Le cheval et la culture populaire au Québec (1850-1960) », maîtrise d'histoire, Sherbrooke, Université de Sherbrooke, 1997, 165 p.

BUSSIERES, Manon, « De la voie de passage au chemin public, le réseau routier et ses représentations dans la province de Québec : l'exemple du Centre-du-Québec, 1706-1841 », thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Claude Bellavance et France Normand, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, février 2009, 409 p.

CLICHE, Jean-François, « Il y a 100 ans, le Model T : il était une fois la première auto à Québec », *Le Soleil*, 27 septembre 2008, p. 28.

CLICHE, Jean-François, « Il y a 100 ans, Québec ne sera jamais plus la même », *Le Soleil*, 27 septembre 2008, p. 26.

FYSON, Donald, "The Judicial Prosecution of Crime in the *longue durée*: Quebec, 1712-1965" dans Jean-Marie FECTEAU & Janice HARVEY, *La régulation sociale entre l'acteur et l'institution : pour une problématique historique de l'interaction*, Québec, PUQ, 2005, p. 85-119.

GRAY, W., "The Longest « Main Street » In The World »", *The Age*, May 17th 1962, p. 7.

LANGELIER, Gustave A., *Le cheval canadien*, Ottawa, ministère fédéral de l'agriculture Canada, 1927, 28 p.

L'HEBREUX, Michel, *Le pont de Québec*, Québec, Septentrion, 2008, 255 p.

OUELLET, Pierre-Olivier, « Nos routes se couvrent de touristes à la recherche de nos reliques du passé : les débuts de la Commission des monuments historiques (1922-1928) », *RHAF*, vol. 61, n°2, 2007, p. 235-251.

PROVENCHER, Jean, *Ils ont bâti le Québec*, Québec, Septentrion, 1994, 188 p.

SEGUIN, Robert-Lionel, « Le cheval et ses implications historiques dans l'Amérique française », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 5, n°2, 1951, p. 227-251.

UNIVERSITE LAVAL, Département d'économie, *L'entretien d'hiver du réseau routier dans la province de Québec*, tome 2, Québec, La chambre de commerce de la province de Québec, 1950, 5 vol.

L'alimentation et la gastronomie

COULOMBE, Caroline, « Entre l'art et la science : la littérature culinaire et la transformation des habitudes alimentaires au Québec », *RHAF*, vol. 58, n°4, 2005, p. 507-533.

JACOBS, Hersch & Florence SMITS, « Le tourisme culinaire : un fort marqueur territorial, l'exemple du Canada », *6e rencontres de Mâcon, « Tourismes et Territoires »*, 13, 14 et 15 septembre 2007, Pré-Actes.

LEBEL, Jean-Marie, « Tables d'hier et d'aujourd'hui : deux siècles de restauration à Québec », *Cap-aux-Diamants : la revue d'histoire du Québec*, n°44, 1996, p. 18-23.

MALACK, Dominique-Valérie, « Bourgeoisie et gastronomie à Québec au XIXe et au XXe siècle : reconstitution d'un espace symbolique », mémoire de géographie sous la direction de Serge Courville, Québec, Université Laval, 2000, 101 p.

ROUSSEAU, Jacques, « Quelques jalons de l'histoire et de la géographie gastronomiques du Québec », *Cahiers des Dix*, vol. 32, 1967, p. 13-35.

Histoire politique

GOW, James A., *Histoire de l'administration publique québécoise 1867-1970*, Montréal, les Presses de l'Université de Montréal, 1986, 441 p.

MARTEL, Marcel & Martin PÂQUET, *Langue et politique au Canada et au Québec : une synthèse historique*, Montréal, Boréal, 2010, 335 p.

MEREN, David, "« Plus que jamais necessaries» : Cultural Relations, Nationalism and the State in the Canada-Quebec-France Triangle, 1945-1960", *Journal of the Canadian Historical Association*, vol. 19, n°1, 2008, p. 279-305.

Histoire culturelle

ANCTIL, Pierre, *Fais ce que dois : 60 éditoriaux pour comprendre Le Devoir sous Henri Bourassa (1910-1932)*, Québec, septentrion, 2010, 383 p.

LACHANCE, Gabrielle (dir.), *Mémoire d'une époque : un fonds d'archives orales au Québec*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1987, 251 p.

Ministère de l'agriculture de la province de Québec, *La Province de Québec, Canada : ses richesses agricoles, minières, forestières, industrielles*, Québec, Ministère de l'agriculture, 1920, 124 p.

PROVENCHER, Jean, *Le Carnaval de Québec : la grande fête de l'hiver*, Québec, Éditions Multimonde/Commission de la Capitale nationale du Québec, 2003, 127 p.

The British Columbia Centennial '71 Committee, *It happened in British Columbia; an illustrated review of some aspects of British Columbia's first 100 years as a Canadian province*, Vancouver: Evergreen Press Limited, 1970, 138 p.

Etudes de cas

GINGRAS, Marie Lise, *Wilbrod Bherer : un grand Québécois, 1905-1998*, Québec, Septentrion, 2001, 475 p.

ROBIDOUX, Léon-A., *Albéric Bourgeois*, Montréal, VLB éditeur et Médiabec, 1978, 290 p.

Le monde rural canadien et québécois

Ouvrages et travaux généraux

LESSARD, Diane, *L'agriculture et le capitalisme au Québec*, Montréal, l'Etincelle, 1976, 176 p.

MINER, Horace, *Saint-Denis : un village québécois*, Montréal, Hurtubise HMH, 1985, 392 p.

MORISSET, Michel, *L'agriculture familiale au Québec*, Paris, l'Harmattan, 1987, 205 p.

La mécanisation

BEAUDOIN, Dollard, « Motorisation et géographie agraire dans Dorchester », maîtrise de géographie, Québec, Université Laval, 1972, 201 p.

BLOUIN, Claude, « La mécanisation de l'agriculture entre 1830 et 1890 », dans Norman SEGUIN (dir.), *Agriculture et colonisation au Québec*, Montréal, Boréal Express, 1980, p. 96-104.

DAWSON, J. A. & L. R. FORTIER, *Mécanisation des fermes dans l'Ontario et le Québec*, Ministère de l'agriculture du Canada, 1955, 26 p.

WINDER, Gordon M., "Following America Into the Second Industrial Revolution: New Rules of Competition and Ontario's Farm Machinery Industry, 1850-1930", *Canadian Geographer*, 46, n°4, 2002, p. 298-303.

Histoire économique

COTE, Alain, « L'évolution des coopératives agricoles québécoises de 1870 à 1930 », Montréal, Ecole des hautes Etudes Commerciales, 1978, 158 p.

DUPONT, Jean-Claude, *L'artisan forgeron*, Québec, PUL, 1979, 355 p.

SAINT-PIERRE, Jacques, *Histoire de la Coopérative fédérée de Québec : l'industrie de la terre*, Québec, PUL, 2002, 287 p.

THIBEAULT, Régis, *Industrie laitière et transformation agraire au Saguenay-Lac-Saint-Jean, 1870-1950*, Québec, PUL, 2008, 256 p.

Le service postal

HILLMAN, Thomas A., "The Introduction of Rural Mail Delivery Service In Canada – part 1", *BNA Topics*, January-February 1981, p. 26-33.

HILLMAN, Thomas A., "The Introduction of Rural Mail Delivery Service In Canada – part 2", *BNA Topics*, March-April 1981, p. 10-14.

HILLMAN, Thomas A., "The Introduction of Rural Mail Delivery Service In Canada – part 3", *BNA Topics*, July-August 1981, p. 40-42.

HILLMAN, Thomas A., "The Introduction of Rural Mail Delivery Service In Canada – part 4", *BNA Topics*, September-October 1981, p. 28-30.

OUELLET, Stéphanie, « L'Île Verte, une tradition postale rurale », *Cap-aux-Diamants*, n°61, printemps 2000, p. 52.

WILLIS, John, « L'importance du bureau de poste en milieu rural au Canada, 1880-1945 », *Histoire Sociale*, vol. 30, n°59, 1997, p. 143-168.

Quelques professionnels du monde rural

DESROSIERS, Gérard, *Mémoires d'un médecin de campagne : pionnier des bibliothèques municipales-rurales du Québec*, Montréal, Des Rosiers et associés, 2003, 221 p.

DUPONT, Jean-Claude, *L'artisan forgeron*, Québec, PUL, 1979, 355 p.

NORRIS, John, The Country Doctor in British Columbia: 1887-1975. An Historical Profile", *BC Studies*, n°49, Spring 1981, p. 15-39.

Histoire, Historiographie et autres disciplines

BLOCH, Marc, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*, Paris, A. Colin, 1997, 159 p.

BOUCHERON, Patrick, *Faire profession d'historien*, Paris, Publication de la Sorbonne, 2010, 197 p.

CORBIN, Alain, « Le vertige des foisonnements. Esquisse panoramique d'une histoire sans nom », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°39, janvier-mars 1992, p. 103-126.

DELPORTE, Christian, Jean-Yves MOLLIER & Jean-François SIRINELLI, *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, PUF, 2010, 900 p.

VEYNE, Paul, *Comment on écrit l'histoire*, Paris, Seuil, 1971, 384 p.

Histoire comparée, histoire croisée, transferts culturels

BLOCH, Marc, « Pour une histoire comparée des sociétés européennes », [1928], *Mélanges historiques*, Paris, EHESS, vol. 1, 1983, p. 16-40.

BOUCHARD, Gérard, *Genèse des nations et cultures du Nouveau Monde : essai d'histoire comparée*, Québec, Ed. Boréal, 2001, p. 37-75.

CHARLE, Christophe, *La crise des sociétés impériales : Allemagne, France, Grande-Bretagne 1900-1940 : essai d'histoire sociale comparée*, Paris, Ed. du Seuil, 2001, 596 p.

COHEN, Deborah & Maura O'CONNOR, *Comparison and History: Europe in Cross-National Perspective*, New York, Routledge, 2004, 207 p.

DETIENNE, Marcel, *Comparer l'incomparable*, Paris, Ed. du Seuil, 2000, 134 p.

DOUKI, Caroline et Philippe MINARD « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 5/2007, (n° 54-4bis), p. 7-21.

FRANK, Robert « Conclusion » dans « Histoires croisées : Réflexions sur la comparaison internationale en histoire », *Les cahiers Irice*, 1/2010 (n°5), p. 87-94.

GREEN, Nancy L., *Repenser les migrations*, Paris, PUF, 2002, 138 p.

GREEN Nancy L., « L'immigration en France et aux États-Unis, historiographie comparée », *Vingtième siècle*, n°1, vol. 29, janvier-mars 1991, p. 67-82.

HAUPT, Heinz-Gerhard, « La lente émergence d'une histoire comparée » dans Jean BOUTIER & Dominique JULIA (dir.), *Passés recomposés*, Paris, Autrement, 1995 p. 196-207.

KOCKA, Jurgen, "Comparison and Beyond", *History and Theory*, vol. 42, n°1 (Feb.2003), p. 39-44.

LÜSEBRINK, Hans-Jürgen, « Transferts culturels transatlantiques et circulation des savoirs dans les cultures populaires – le cas des almanachs de Benjamin Franklin », *Tangence*, n°72, été 2003, p. 27-40.

VIGOUR, Cécile, *La comparaison dans les sciences sociales : pratiques et méthodes*, Paris, La Découverte, 2005, 335 p.

WERNER, Michael et Benedicte ZIMMERMANN, « Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 1/2003 (58^{e} année), p. 7-36.

WERNER, Michael et Benedicte ZIMMERMANN, (dir.), *De la comparaison à l'histoire croisée*, Paris, Ed. du Seuil, 2004, 239 p.

« Numéro spécial : L'exercice de la comparaison », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 2002/1 (57^{e} année).

<u>Les apports des autres disciplines (sociologie, ethnologie, anthropologie, géographie, urbanisme)</u>

AUGE, Marc, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992, 155 p.

BASSO, Jacques A., *Les groupes de pression*, Paris, PUF, 1983, 127 p.

BAUDRILLARD, Jean, *Le système des objets*, Paris, Gallimard, 1985, 288 p.

BECK, Ulrich, *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Flammarion, 2008 (réédition de 2003), 521 p.

CHARTIER, Roger, « La ligne Saint-Malo-Genève » dans P. Nora (dir.), *Les lieux de mémoire*, tome 3 *Les France. Conflits et partages*, Paris, Gallimard, 1992, p. 739-775.
COURTY, Guillaume, *Les groupes d'intérêt*, Paris, La Découverte, 2006, 121 p.
GARRIGUES, Jean (dir.), *Les groupes de pression dans la vie politique contemporaine en France et aux États-Unis de 1820 à nos jours*, Rennes, PUR, 2002, 309 p.
GROSSMAN, Emiliano & Sabine SAURUGGER, *Les groupes d'intérêt : action collective et stratégies de représentation*, Paris, A. Colin, 2006, 251 p.
MEYNAUD, Jean, *Nouvelles études sur les groupes de pression en France*, Paris, Les Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 1962, 448 p.
MORIN, Edgar, *Les stars*, Paris, Le Seuil, 1972, 188 p.
OFFERLE, Michel, *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris, Montchrestien, 1998, 159 p.
ROGER, Alain, *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard, 1997, 199 p.
TILLY, Charles, « Les origines du répertoire de l'action collective contemporaine en France et en Grande-Bretagne », *Vingtième-siècle* : revue d'histoire, n°4, octobre 1984, p. 89-108.
TILLY, Charles, *La France conteste : de 1600 à nos jours*, Paris, Fayard, 1986, 622 p.

WEBOGRAPHIE

FLONNEAU, Mathieu, « 1906 : Premier Grand Prix de l'Automobile-Club de France », *Célébrations nationales, 2006*, Ministère de la Culture et de la Communication, Archives de France, Délégation aux Célébrations Nationales, 2005 ; http://www.culture.gouv.fr/culture/actualites/celebrations2006/gpf.htm

http://207.253.82.204/cgi-cs/cs.waframe.content?topic=25588&lang=1 consulté le 14/03/12

http://vieux.saint.etienne.perso.sfr.fr/autostrade.html, consulté le 17/05/2011, site internet « Histoire & Patrimoine de Saint-Etienne »

www.prenventionroutiere.asso.fr/Nous-connaitre/Notre-histoire, consulté le 13/06/12 (site de la prévention routière du Rhône)

http://www.motards-de-la-gendarmerie.info/don_motocyclettes_1953.htm, consulté le 18 octobre 2011.

http://www.countrybus.co.uk/citroen.htm, consulté le 20 décembre 2011.

http://www.oaq.qc.ca/, consulté le 09/01/12. (site des agronomes du Québec)

http://eh.net/encyclopedia/article/white.tractors.history.us, consulté le 18/01/2012 (site sur l'historique des tracteurs américains)

http://www.archives.gov.on.ca/english/on-line-exhibits/posters/production.aspx, consulté le 23/02/12 ; *Report of the Canada Food Board*, Ottawa, February-December 1918

http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-117/Pont_de_Qu%C3%A9bec.html, consulté le 26/04/12, bénédiction du pont de Québec

http://www.ina.fr/economie-et-societe/vie-sociale/video/AFE85004786/facteurs-motorises.fr.html, consulté le 16/03/12, la motorisation de la Poste en France.

http://www.ina.fr/art-et-culture/litterature/video/CPF86626930/bibliobus.fr.html, consulté le 18/04/12, histoire du bibliobus.

http://www.histoire-image.org/site/zoom/zoom.php?i=999&oe_zoom=1803, consulté le 16/03/12, un exemple de bibliobus.

http://www.apaq.qc.ca/spip.php?article4, consulté le 27/03/12 site de l'Association des propriétaires d'autobus du district de Québec

http://www.quebecbushistory.com/qbh/index.php?option=com_content&view=article&id=80:le-transport-collectif-sur-le-territoire-de-levis-1921-1930&catid=16:cie-operateurs&Itemid=34, consulté le 27/03/12.

http://www.unionroutiere.fr/presentation-union-routiere-france/qui-est-lurf, consulté le 30/03/12, site de l'Union routière de France.

http://archives.assemblee-nationale.fr/1/cri/1959-1960-ordinaire2/068.pdf, consulté le 06/04/12, site de l'assemblée nationale.

http://www.carnaval.qc.ca/fr/a-propos/histoire, consulté le 24/04/12, site du carnaval de Québec.

L'HEBREUX, Michel, « Le pont de Québec », *Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française*, http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-117/Pont_de_Qu%C3%A9bec.html, consulté le 19/07/2012,

TREMBLAY, Robert, « Métier de forgeron », *Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française*, http://www.ameriquefrancaise.org/fr/article-352/M%C3%A9tier%20de%20forgeron%20au%20Qu%C3%A9bec, consulté le 11/07/12

FILMOGRAPHIE

Jour de fête, Jacques Tati, 1949, 75'.

Le fils de l'épicier, Eric Guirado, 2007, 96'.

Weekend, Jean-Luc Godard, 1967, 99'.

SOURCES

I/ Centres d'archives et documentation en France

Archives Départementales du Rhône

Série W : travaux publics

- « La signalisation rationnelle des routes », *L'Animateur des Temps Nouveaux*, n°91, 2 décembre 1927, Signalisation, 77W602.
- Signalisation, 77W603.
- « Le numérotage des routes », *La vie automobile*, n°12, 28 septembre 1912, Signalisation, 77W598.
- Catalogue Etablissements René Gaillard, *La tôle vitrifiée*, Signalisation, 77W603.
- Lettre du préfet du Rhône à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées (1er juillet 1955), Voirie départementale, marchés communaux : comptabilité (1950-1975) ; circulaires et statistiques (1950-1975), 2010W1.
- *Extrait du journal officiel de la République française* – 20 avril 1955 – page 4022, Voirie départementale, marchés communaux : comptabilité (1950-1975) ; circulaires et statistiques (1950-1975), 2010W1.
- *Lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées (département du Rhône) aux ingénieurs d'arrondissements* (7 novembre 1956), Voirie départementale, marchés communaux : comptabilité (1950-1975) ; circulaires et statistiques (1950-1975), 2010W1.
- Lettre de l'agent voyer en chef du département du Rhône à Monsieur l'agent Voyer (31 juillet 1919) (Service vicinal du département du Rhône), Signalisation, 77W598.
- *Lettre du ministre Travaux Publics des Postes et Télégraphes à Monsieur le préfet du département* (17 mars 1913), Signalisation, 77 W 598.
- *Lettre du ministre de l'intérieur à messieurs les préfets (12 avril 1913),* Signalisation, 77 W 598.
- Registre des cartes d'immatriculation du département du Rhône pour l'année 1939, 832W1.

Série 8M : Commerce et tourisme.

- *Lettre de l'ingénieur en chef du département du Rhône au directeur de l'office national du tourisme* (14 mars 1911), 8MP134 Affaires générales, brochures, syndicat

d'initiative de Lyon (1910) ; bourse de voyages pour élèves, écoles, industriels (1900-1914).

Série 4M

- *Lettre de l'Union automobile de Lyon et du sud-est au secrétaire général* : plainte (9 juin 1913), Police de roulage (1809-1926) 4M514.
- *Lettre du préfet au ministre de l'intérieur* (7 juillet 1914), Série M Administration générale et économie 1800-1940, Automobiles Club (1900-1930) 4M615,
- *Note au sujet du service des transmissions à la préfecture de police*, 4M12 réglementation de circulation, série M : Administration générale et économique 1800-1940.
- *Lettre du préfet au commissaire général à propos du service d'ordre*, 30 juin 1924, 4 M 640 Automobile-Club de France (1914-1924) Courses d'automobiles et de motocyclettes (1907-1920), série M : Administration générale et économique 1800-1940.
- *Le code de la route pour les automobilistes, pour les cyclistes, pour les voituriers, pour les piétons (mai 1922) : Lois, décret, décisions et circulaires ministérielles d'après le journal Officiel et les bulletins officiels des Ministères*, série M : administration générale et économie, 4 M 12 réglementation de la circulation.

Série S

- Chemins de grande communication (CGC), et Chemins d'intérêt commun (CIC) – Circulation : amélioration des conditions de circulation : programmes (1933), S 2591, Rapport de l'ingénieur en chef (19 mars 1934) concernant les travaux effectués et les subventions accordées par les différentes instances.
- Chemins de grande communication et Chemins d'intérêt commun – Circulation : amélioration des conditions de circulation : programmes (1933), S 2591, Lettre du ministre de l'Intérieur au préfet du Rhône (26 mars 1934).

Série W : agriculture

- « Service de poste automobile rurale fonctionnant dans le département du Rhône », Poste Automobile Rurale, 1650W12
- Lettre de l'ingénieur en chef au directeur départemental des PTT (16 janvier 1948), Poste Automobile Rurale, 1650W12

- « Poste Automobile Rurale : Circuit de Sainte-Foy-L'Argentière », ministère des Postes, des Télégraphes et des Téléphones, 11 avril 1932.
- Rapport du subdivisionnaire à propos de la ligne Beaujeu à St Vincent de Reins, 9 février 1921, Services publics d'automobiles, 1970W29.

Périodiques

- *Bulletin de la laiterie de la région lyonnaise et du sud-est*, janvier-juillet 1927, PER 1302.
- *Circulez*, 1927-1928, PER 1479.
- *La protection des animaux : Bulletin de la SPA de Lyon et du sud-est*, 1905-1930, PER 1933.
- *La semaine religieuse du diocèse de Lyon*, 1926-1927, PER 2046-16.
- *La semaine religieuse du diocèse de Lyon*, 1935-1937, PER 2046-19.
- *La semaine religieuse du diocèse de Lyon*, 1950-1951, PER 2046-22.
- *Les transports automobiles*, 1933-1935, PER 857.
- *L'union du sud-est*, 1928-1930, PER 884/1.
- *L'union du sud-est*, 1931-1933, PER 884/2.
- *Revue de l'Automobile-Club du Rhône* 1900-1907, PER 1900 – 1.
- *Revue de l'Automobile-Club du Rhône* 1907-1908, PER 1900 – 2.
- *Revue de l'Automobile-Club du Rhône* 1926-1930, PER 1900 – 3.
- *Revue de l'Automobile-Club du Rhône* 1931-1935, PER 1900 – 4.
- *Revue de l'Automobile-Club du Rhône* 1937-1944, PER 1900 – 5.

Annuaires

-*Indicateur Lyonnais Henry: annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône, Lyon, Indicateur Henry*, 1916, 2 MI 110 R31.
-*Indicateur Lyonnais Henry : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône, Lyon, Indicateur Henry*, 1923, 2 MI 110 R32.
-*Indicateur Lyonnais Henry : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône, Lyon, Indicateur Henry*, 1929, 2 MI 110 R35.

-*Indicateur Lyonnais Henry : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône, Lyon, Indicateur Henry*, 1932, 2 MI 110 R38.
-*Indicateur Lyonnais Henry : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône, Lyon, Indicateur Henry*, 1936, 2 MI 110 R40.

Médiathèque Renault

Médiathèque Renault, FONDS 10000, référence : COD19281130202, Médiathèque Renault
− Droits réservés

Bibliothèque Municipale de Lyon (BML)

Périodiques et annuaires

-*Le Carnet de l'automobile* [Revue], n°1, 1910-mai 1914 (quelques lacunes) ; juillet 1926-juin 1936, 1952-1963, 950957.
-*Annuaire de l'Automobile-club du Rhône* [Revue], 1926 ; 1930-1931, 950721-1.
-*Indicateur lyonnais Henry* [Revue] : annuaire commercial, administratif et judiciaire de la ville de Lyon et du département du Rhône, 1896 ; 1898-1900 ; 1904 ; 1906 ; 1910-1912 ; 1915-1921 ; 1923-1924 ; 1926 ; 1928 ; 1929 ; 1931 ; 1933 ; 1935-1936 ; 1939, 1956 ; 1959 ; 1960, 950389.
-*La Vie Lyonnaise*, 14 octobre 1922.
-INSEE, *Annuaire statistique régional rétrospectif : région Rhône-Alpes*, Lyon, INSEE Rhône-Alpes, 1965, 951755.
-INSEE, *Annuaire rétrospectif de la France, 1948-1988 : séries longues*, Paris, INSEE, 1990 Paris: Impr. Nationale, 658 p. B 033300.
- *Annuaire statistique général de la France,* 1923.

Ouvrages

SAINTURAT M., *L'automobile à la portée de tout le monde*, Paris, Dunod & Pinat, 1914, 58 p.

Fonds de documentation

Fonds Jules Sylvestre, P0546_S 1847.

Fondation de l'Automobile Marius Berliet (FAMB)

« L'élégance féminine et l'automobile », *Automobilia*, n°348, octobre 1932

« Au Canada », *La France automobile*, n°42, 16 juillet 1904, p. 670.

« L'Automobile Agricole », *Les locomotions mécaniques*, n°69, 24 décembre 1908, p. 11.

P. Meyot, « Les origines de l'industrie automobile à Lyon », Lyon, Impr. réunies, 1944, 19 p.

« Les premières courses régionales d'automobiles », *Berliet informations*, n°74, mars-avril 1959, p. 65-66.

« Concours de lanternes de l'ACR », *La France automobile*, n°12, 21 mars 1903, p. 189.

Revue mensuelle du Touring Club de France, avril 1905, p. 156.

« La naissance et l'œuvre de l'Automobile-Club Médical », *Automobilia*, n°357, juillet 1933

« L'automobile médicale », *Automobilia*, n°357, juillet 1933

« Automobiles militaires », *La France automobile*, n°60, 6 octobre 1900, p. 626-628

« L'œuvre magnifique de l'UNAT : les secours sur la route », *Automobilia*, n°357, juillet 1933.

« Le transport des denrées périssables sous température dirigée », *L'équipement automobile : autocar et grandes routiers*, n°283, avril 1953

Dossier Transport de personnes – généralités, « Les transports publics automobiles », *Omnia*, n°70, p. 758.

Renault (F) – 101G : Ensemble véhicule/ 1013G : véhicule utilitaire (1930), R217,

Dossier Rhône Alpes/ transport de personnes/ service régulier Ricou (Grenoble),

AMBLARD J., *Le guide parfait de l'automobiliste*, Paris, Les éditions de France, 1934, 212 p.

BAUDRY DE SAUNIER L., *Eléments d'automobile : notions sommaires sur la question des voitures automobiles, sur leur fonctionnement, sur leur utilité, sur les changements qu'elles apportent dans les mœurs, dans les affaires, dans la circulation, dans la vie du pays*, Paris, bibliothèque Omnia, 1906

BAUDRY DE SAUNIER L., *Histoire de la locomotion terrestre : la locomotion naturelle, l'attelage, la voiture, le cyclisme, la locomotion mécanique, l'automobile*, Paris, l'Illustration, 1936, 448 p.

BAUDRY DE SAUNIER L., *Les recettes du chauffeur*, Paris, Bibliothèque Omnia, 1922, 282 p.

BAUDRY DE SAUNIER L., *Le problème du transport dans l'industrie et le commerce*, 1919.

BAUDRY DE SAUNIER L., *Le camping pratique pour tous*, Paris, Flammarion, 1937, 48 p.

« L'élégance féminine et l'automobile », *Automobilia*, n°348, octobre 1932

Docteur CARLE, *Sur les routes des Alpes en automobile*, Paris, Hachette, 1913, 240 p.

LAUWICK H., « La nouvelle police des routes par la gendarmerie en automobile », *L'Illustration*, 21 juillet 1928, p. 70.

« La nouvelle police des routes par la gendarmerie en automobile », *L'Illustration*, n°4455, 21 juillet 1928, p. 70.

« L'utilisation agricole des camions automobiles », *Le Génie Civil*, n°2, 19 janvier 1920, p. 49-50.

FAMB, « Coup d'œil sur la motocyclette », *Omnia : revue pratique de l'automobile*, juin 1920, n°2, p. 141.

Annuaire statistique, quarante-neuvième volume, 1933, Paris, Kraus reprint ldt, 1968.

R. R. Miller, *La vie au grand air, l'auto-camping, auto-tourisme à bon marché*, Nancy, Berger-Levrault, 1924

« Le rallye du motocycle-club de Lyon », *En Auto*, n°5, juillet 1924, p. 159-160.

« Une organisation toute moderne des transports automobiles, *Omnia*, n°112, septembre 1929, p. 203-208.

« L'automobile agricole », *Omnia*, n°2, juin 1920, p. 155.

« Démonstrations pratiques de tracteurs agricoles », *Automobilia*, n°77, 31 juillet 1920, p. 54-55.

« Expériences de moto-culture en Seine-et-Marne », *La France automobile et aérienne*, 1910, p. 648.

« Le tracteur à la ferme », *Omnia*, n°46, mars 1924, p. 729.

« Au salon de la machine agricole : moteurs et tracteurs », *Omnia*, n°130, mars 1931, p. 634.

« Les grands concours d'automne », *Automobilia*, n°203, 31 octobre 1925, p. 32.

« À propos du salon de la machine agricole de Paris », *La Science et la Vie*, 1935, p. 313.
« L'automobile à la Foire de Lyon », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°289, mai 1954, p. 74-75.
« L'autocar de grand tourisme », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°275, octobre 1952, p. 101
« Les autocars de la neige », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°277, mars-avril 1952, p. 47
« Où en est le mouvement des routes touristiques de France ? », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°298, octobre 1955, p. 59-61.
« Projet de bus scolaire », *L'équipement automobile : autocar et grands routiers*, n°289, mai 1954, p. 65.
« Des faits et des chiffres sur l'industrie automobile française », *Prospérité*, 4e année, 1931, p. 43.
Dossier Rhône-Alpes – transport de personnes, « Au fil des jours », *La Vie Lyonnaise*, 1934, p. 5.
M. Berliet, *Combien me coûtent mes chevaux ???*, documents publicitaires, 1920, 101
« Cyclisme et automobilisme », *La vie scientifique*, 10 janvier 1890, p. 10.
« Cheval et auto ce qu'en pensent les agriculteurs », *Prospérité*, p. 26.
« Le labourage automobile », *La Locomotion*, 1901, p. 41.
« Automobilisme agricole », *La nature*, 2e semestre, 1909, p. 60.
« L'utilisation agricole des camions automobiles », *Le génie civil*, 19 janvier 1920, p. 49-50
« Un nouveau tracteur peut servir de camion et de tracteur agricole », *Automobilia*, 15 avril 1923, p. 45.
« La mécanique agricole », *Camions et Tracteurs*, mai 1919, p. 1.
« Les grands concours d'automne », *Automobilia*, 31 octobre 1925, p. 32-36.
« Démonstrations pratiques de tracteurs agricoles », *Automobilia*, 31 juillet 1920, p. 54-55.
« La poste automobile », *La France automobile*, n°42, 15 octobre 1896, p. 504.

Gallica (site de la BNF)

CLARETIE J., *La vie à Paris : 1901-1905*, Paris, Fasquelle, 1904.

DE GOURMONT Rémy, *Promenades Philosophiques*, Paris, Mercure de France, 1925, 290 p.

« Les charrettes et les automobiles », *Le cultivateur aveyronnais*, 2 avril 1899

Commission extraparlementaire de la circulation des automobiles, *Rapport de M. Hennequin sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905*, Paris, Imprimerie nationale, 1905, 117 p.

LEVY J., *Les gaietés de la Correctionnelles*, Paris, Flammarion, 1902, 284 p.

MAETERLINCK M., *Le double jardin*, Paris, Éditions Fasquelle, 1904, 296 p.

MARINETTI F. T., *La ville charnelle*, Paris, Éd. Sansot & Cie, 1908, 232 p.

OHNET G., *Marchand de poison (les batailles de la vie)*, Paris, P. Ollendorff, 1903, 391 p.

REGAMEY F., *Vélocipédie et automobilisme*, Tours, Mame, 1898, 211 p.

SOUVESTRE P., *Histoire de l'automobile*, Paris, H. Dunod & E. Pinat, 1907, 810 p.

UZANNE O., *La locomotion à travers le temps, les mœurs et l'espace : résumé pittoresque et anecdotique de l'histoire générale des moyens de transports terrestres et aériens*, Paris, P. Ollendorff, 1912, 315 p.

« Le tracteur agricole Peugeot », *La vie automobile* : supplément camions et tracteurs, n°12, mars-avril 1919, p. 3.

« Le tracteur agricole Renault », *La vie automobile* : supplément camions et tracteurs, n°29, août 1920, p. 117.

« Le tracteur viticole André Citroën », *La vie automobile* : supplément camions et tracteurs, n°23, février 1920, p. 25.

Anonyme, *Vélocipédie et automobilisme*, 1898, p. 191.

M. Ringelmann, «Le génie rural à l'Exposition universelle», *Journal d'agriculture pratique*, 1900, vol. 2, p. 438-439.

« Les expériences de labourage mécanique agricole au Croisé-Laroche », *La gazette agricole*, n°25, 19 juin 1910, p. 388-389.

« Moto-culture et mécanique agricole », *La gazette agricole*, n°34, 27 août 1911, p. 531.

« Le tracteur agricole Peugeot », *Camions et Tracteurs*, mars-avril 1919, p. 3-8.

Collection de l'auteur

AUTOMOBILE-CLUB DU RHONE, *Guide touristique*, Lyon, Noirclerc & Pénétrier, 1934, 184 p.

FEDERATION DES SYNDICATS D'INITIATIVE DE LA VALLEE DU RHONE, *Vallée du Rhône*, Éditions de l'Union des Fédérations des syndicats d'initiative, 1928, 91 p.

II/ Centres d'archives et documentation en Amérique du Nord

http://www.archive.org

EDDY A. J., *Two Thousand Miles on an Automobile: Being a Desultory Narrative of a Trip Through New England, New York, Canada and the West*, Philadelphia and London, 1902, 329 p.

MANN J. J., *Round the World in a Motor Car*, London, G. Bell and Sons, ltd., 1914, 238 p.

WILBY T. W., *A Motor Tour Through Canada*, London, John Lane, the Bodley Head, 1914, 290 p.

MCNAMEE G. A., *Quebec Automobile Tour Book*, Montréal, G. A. McNamee, 1919, 267 p.

Montreal Bicycle Club, *Canadian Wheelmen's Association*, Montréal, 1894, 103 p.

Bibliothèque et Archives Nationales du Québec, centre de la Capitale-Nationale

Fonds du ministère des Transports (E23)

- Fonds du Ministère des Transports, E23, dossier 287 Association Canadienne des Bonnes routes, « Allocution du président : l'Honorable Antonio Talbot », 2 octobre 1956.

- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-99, Canadian Good Roads Association, 199, Report for the Province of Quebec, by Roger J. Labreque, CGRA, Banff, September 12th 1961.

- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-99, Canadian Good Roads Association, 199, Report by Arthur Branchaud, CGRA, Montreal, September 29th 1958.

- Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-15, Signalisation, 1943-120, Lettre du sous-ministre au secrétaire-trésorier de la municipalité de Giffard, 13 octobre 1943.

- Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-15, Signalisation, 1943-120, Note pour les divisionnaires de l'ingénieur principal, 28 juillet 1943.
- Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-19, Signalisation, 120, Lettre de Jules Janelle au ministre, 6 juillet 1944.
- Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-19, Signalisation, 120, Note du sous-ministre suppléant à M. J.-O. Martineau, 16 mai 1944.
- Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-19, Signalisation, 120, Note au divisionnaire, Service de la signalisation, 22 mars 1944.
- Fonds du Ministère des Transports, E23, 1960-01-039-89, Association du camionnage, 548, Lettre de l'Association du Camionnage du Québec au ministre des Transports et Communications, 16 novembre 1959.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-35, Signalisation, 200, Correspondance entre le sous-ministre et le sous-secrétaire de la province, 27 octobre 1948.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-35, Signalisation, 200, Letter from the Under Secretary of State to the Lieutenant Governor of Quebec, October 20th, 1948.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-46, Signalisation et panneaux, Lettre du sous-ministre des Transports du Canada au sous-ministre de la Voirie de Québec, 22 juin 1950.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-46, Signalisation et panneaux, Letter from the Bureau of Public Roads to the Minister of Highways, August 23, 1950.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-51, Signalisation, 99, Procès-verbal de l'assemblée générale mensuelle de la chambre de commerce de Charlesbourg, 6 juin 1951
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-35, Signalisation, 200, Lettre de l'ingénieur en chef au vice-président de la Compagnie de Transport provincial, 20 décembre 1948
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-35, Signalisation, 200, Lettre de la corporation de la ville de Château d'Eau au ministère de la Voirie, 10 septembre 1948.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-35, Signalisation, 200, Lettre de la corporation de St Rédempteur au ministère de la voirie, 9 août 1948.

- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-35, Signalisation, 200, Lettre du sous-ministre à la corporation du village de Beaulieu (Sainte-Pétronille), 10 août 1948.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-46, Signalisation, Lettre du service technique de la circulation au sous-ministre de la Voirie, 14 septembre 1950
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-82, Signalisation, 206, Lettre de la ville de Beaumont au ministre de la Voirie, 10 décembre 1957
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-47, Signalisation, 2656, Lettre du service des affiches et des panneaux-réclames à Campbell Outdoor Advertising co., 3 août 1951.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-15, Signalisation, 1943-120, Mémoire pour le sous-ministre par l'assistant-ingénieur en chef, 11 juin 1943
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-82, Signalisation, 206, Lettre d'Henri Vachon au ministère des Transports, 15 octobre 1957.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-62, Arbres, 5232, Convention entre le ministre de la Voirie et l'entrepreneur Canadian Shade Tree Service Ltd., 21 juillet 1953.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-47, Arbres, 2624.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-47, Arbres, 2624, Lettre du sous-ministre au Lieutenant-Colonel D.-B. Papineau, 16 mai 1950.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-47, Arbres, 2624, Lettre de la société de construction – Québec au sous-ministre de la voirie, 5 avril 1950.
- Fonds du ministère des Transports, E23, statistiques d'enregistrement 1905-1971, dossier 1983-08-013-4.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-73, Circulation et législation automobile, 728, Mémoire des employeurs et employés de l'industrie du transport routier au ministre des Transports et Communications, 29 novembre 1955
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-83, Fermeture de routes durant la période de dégel, 448.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-89, Association du camionnage, 548, Mémoire de l'Association du Camionnage du Québec au ministre des Transports et Communications de la province de Québec, 1959.
- Fonds du ministère des Transports, E23, 1960-01-039-89, Association du camionnage, 548, Lettre de l'Association du Camionnage du Québec, 9 octobre 1959

- Fonds du ministère des Transports, Fonds E23, 1960-01-039-95, Recensement de la circulation du parc des Laurentides, Circulation à la barrière de Stoneham

Fonds du ministère de la Justice

- Fonds du ministère de la Justice, E17, Correspondances civiles, 200-12-002-18, Lettre de l'Assistant-procureur général au Directeur du service des automobiles, 22 juin 1942.
- Fonds du ministère de la Justice, E17, correspondances civiles, 2000-12-002-7, dossier 3707, Lettre de l'Assistant-procureur général au directeur de la circulation, 8 juillet 1940

Fonds de la Commission des transports du Québec

- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la régie des services publics*, n°7563v, (28 juillet 1942), 1960-01-043\109.
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E23, *Ordonnances de la régie des services publics*, n°2399c, (9 juin 1942), 1960-01-043\109
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la régie provinciale des transports et communications*, n°4280c, (15 février 1947), 1960-01-043\208.
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec* (1er octobre 1936), 1960-01-043/7
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec* (26 octobre 1926), 1960-01-043/7.
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la régie provinciale des transports et communications*, n°1752, (13 février 1947), 1960-01-043\211
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec* (22 juillet 1936), 1960-01-043/7
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec*, (14 mai 1937), 1960-01-043/7
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la régie provinciale des transports et communications*, (18 décembre 1946), 1960-01-043\211
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec*, (9 septembre 1929), 1960-01-043/7

- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec*, (19 juin 1930), 1960-01-043/7
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Commission de services publics de Québec*, (22 juin 1937), 1960-01-043/7
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E28, *Ordonnance de la Régie provinciale des transports et communications*, n°440, (3 juillet 1940), 1960-01-043/109
- Fonds de la Commission des transports du Québec, E23, *Ordonnance de la régie provinciale des transports et communications n°3141 et 3142* (29 novembre 1948), 1960-01-043/109

Inventaire des ressources naturelles

- Inventaire des ressources naturelles, E16, 1960-01-035-167, Comté municipal de Lévis, 1940, p. 39.

Fonds Jean Lesage

- Fonds Jean Lesage, P688, Dossier Autoroute Transcanadienne, 1986-03-007-51, Copie du Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Exécutif en date du 1 octobre 1931.
- Fonds Jean Lesage, P688, Dossier Autoroute Transcanadienne, 1986-03-007-51, Lettre du ministre de la voirie au ministre de la Justice, 19 novembre 1936.
- Fonds Jean Lesage, P688, Dossier Autoroute Transcanadienne, 1986-03-007-51, Lettre du cabinet du ministre de la Reconstruction et des approvisionnements au ministre de la Voirie, 2 septembre 1949.
- Fonds Jean Lesage, P688, Dossier Autoroute Transcanadienne, 1986-03-007-51, « La route Trans-Canada : quatre, dont Québec, la déclarent inacceptable », *La Presse*, 24 avril 1950.

Fonds Adélard Godbout

- Fonds Adélard Godbout, 1992-02-003/1, Discours d'Adélard Godbout, 2 juin 1941.

Service de ciné-photographie

- Section photographie, négatif 84683-51

- Section de photographie, négatif n°3948-57
- Section de photographie, négatif n°63635-48
- Section de photographie, négatif n°3963-57
- Section de photographie, négatif n°97122-53.
- Section de photographie, négatif n°73981-49
- Section de photographie, négatif n°1877-60

Ouvrages et outils de travail

Annuaire statistique du Canada, Ottawa, Statistique Canada, 1919-1962

Annuaire statistique du Québec, Québec, Bureau de la statistique, 1919-1962.

Rapport du ministère de la Voirie, Québec, Imprimeur de sa Majesté le Roi, 1919-1962.

Septième recensement du Canada, 1931 : recensement des établissements de commerce et de service : commerce de détail : Québec, Ottawa, J. O. Patenaude, 1935.

Concours mémoire d'une époque

- Concours mémoire d'une époque, DVD n°C1767, fiche de référence 82-97, entretien avec Jeanne Paulette de Montréal.
- Concours mémoire d'une époque, DVD n°C1853, fiche de référence 82-108, entretien avec André Breton, St-Ludger, Château Frontenac.
- Concours mémoire d'une époque, DVD n°C1458, fiche de référence 82-30, entretien avec Edith Vary Methot, St-Marc sur Richelieu, comté Verchères.
- Concours mémoire d'une époque, DVD n°1391, fiche de référence 82-08, entretien avec Wilfrid Burkle de Perkins.
- Concours mémoire d'une époque, DVD n°C1853, fiche de référence 82-108, entretien avec André Breton, St-Ludger, Château Frontenac.
- Concours mémoire d'une époque, DVD n°C1582, fiche de référence 82-107, entretien avec Alberta Chouinard de Montréal.
- Concours mémoire d'une époque, DVD n°C1642, fiche de référence 82-72, entretien avec Aline Grenon Laliberté, St-Paul Île aux noix.

Périodiques divers

« L'automobilisme à Montréal », *Album Universel*, 12 août 1905, p. 457.

« La route désenchantée », *L'Action Nationale*, vol. 34, n°2, octobre 1949, p. 81-87.

« Jeunes amateurs de chevaux », *Gazette des campagnes*, 15 mars 1942, p. 56.

« Le cheval et le tracteur : chronique agricole », *La gazette des campagnes*, 3 novembre 1941, p. 4.

« Plainte du Conseil concernant l'entretien de la route nationale qui est devenue trop onéreuse », *Procès verbal du Conseil de comté de Portneuf,* vol. 6, 1921-1939, 14 juin 1922.
« Entretien des chemins en hiver », *Procès verbaux du conseil de comté de Portneuf,* vol. 6, 1921-1939, p. 395-396.

Bibliothèque de l'Association des Transports du Canada

- Canadian Good Roads Association, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1916, 94 p.
- Canadian Good Roads Association, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1919, 97 p.
- Canadian Good Roads Association, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1930, 358 p.
- Canadian Good Roads Association, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1931-1932, 259 p.
- Canadian Good Roads Association, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1934, 208 p.
- Canadian Good Roads Association, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1940, 249 p.
- Canadian Good Roads Association, *Proceedings of the Annual Convention of the Canadian Good Roads Association*, 1958, 343 p.

Archives du CAA Québec

- *Motoring Magazine* juillet 1922- décembre 1925.
- *Service* janvier 1928- décembre 1937.
- *Autoclub* mars 1941- décembre 1958.
- *Livre des minutes de Montréal.*
- *Livres des minutes de Québec.*
- Effectifs du club de Montréal et de Québec & du CAA.
- *Synthèse historique*, CAA .

- *Histoire du XX^e siècle au Québec.*
- *Historiques thématiques.*
- Liste des Présidents.
- Adresses des édifices du CAA.

Bibliothèque de l'Assemblée nationale

Débats reconstitués

« Subvention aux municipalités pour la confection et l'entretien des chemins », *Reconstitution des débats de l'Assemblée législative*, séance du 13 avril 1908, p. 433-435.

Reconstitution des débats de l'Assemblée législative, séance du 5 mars 1908, p. 30.

« Améliorations des chemins », *Reconstitution des débats de l'Assemblée législative*, séance du 5 mars 1912, p. 508-513.

« Conférences sur les bons chemins », *Reconstitution des débats de l'Assemblée législative*, séance du 21 décembre 1912, p. 416-421.

« Construction de routes régionales », *Débats de l'Assemblée législative 1920*, séance du 7 janvier 1920.

« Entretien des routes », *Débats de l'Assemblée législative 1921*, séance du 18 février 1921.

« Construction d'une voie carrossable sur le pont de Québec », *Débats de l'Assemblée législative 1926*, séance du 10 mars 1926.

« Chemin sur le pont de Québec », *Débats de l'Assemblée législative 1927*, séance du 21 mars 1927.

« Protection des arbres le long des routes », *Débats de l'Assemblée législative 1929*, séance du 21 mars 1929.

« Péage sur le pont de Québec », *Débats de l'Assemblée législative 1930*, séance du 2 avril 1930.

« Demande de documents : route Transcanadienne », *Débats reconstitués de l'Assemblée législative*, 1931-1932, séance du 11 février 1932.

« Panneaux-réclames et affiches », *Débats de l'Assemblée législative 1933*, séance du 23 février 1933.

Débats de l'Assemblée législative 1933, séance du 4 avril 1933.

« Construction du pont de l'Île d'Orléans », *Débats de l'Assemblée législative 1933*, séance du 27 avril 1933.

« Pont de l'Île d'Orléans », *Débats de l'Assemblée législative 1933,* séance du 10 mars 1933.
« Pont de l'Île d'Orléans », *Débats de l'Assemblée législative 1935,* séance du 12 février 1935.
« Ponts de péage », *Débats de l'Assemblée législative 1936,* séance du 29 avril 1936.
« Adresse en réponse au discours du trône », *Débats de l'Assemblée législative 1943,* séance du 25 février 1943.
« Budget des dépenses 1944-45 », *Débats de l'Assemblée législative 1944*, séance du 11 mai 1944.
« Amélioration de la voirie provinciale », *Débats de l'Assemblée législative 1945,* séance du 8 février 1945.
« Dépenses de la voirie », *Débats de l'Assemblée législative 1948,* séance du 20 février 1948.
« Subsides », *Débats de l'Assemblée législative 1949*, séance du 9 mars 1949.
Débats de l'Assemblée législative 1950-1951, séance du 12 mars 1951.
« Loi du système routier », *Débats de l'Assemblée législative 1954*, séance du 16 février 1954.
« Route de ceinture de l'Île d'Orléans », *Débats de l'Assemblée législative 1953,* séance du 16 janvier 1954.
« Subsides », *Débats de l'Assemblée législative 1954*, séance du 16 février 1954.
« Réseau routier », *Débats de l'Assemblée législative 1955-1956*, séance du 6 décembre 1955.
« Subsides », *Débats de l'Assemblée législative 1955-1956*, séance du 31 janvier 1956.
« Tourisme », *Débats de l'Assemblée législative 1957-1958,* séance du 14 janvier 1958.
« Subsides », *Débats de l'Assemblée législative 1957-1958*, séance du 28 janvier 1958.
« Demande de documents : tracteurs Cletrac », *Débats de l'Assemblée législative 1921*, séance du 20 janvier 1921, p. 67.
« Achat ou usage de tracteurs », *Débats de l'Assemblée législative 1924,* séance du 12 février 1924, p. 428-430.
« Introduction », *Débats de l'Assemblée législative 1931-1932*, p. xxii.
« Véhicule à traction animale – réflecteur – Bill 53 », *Débats de l'Assemblée législative*, 15 mars 1929, p. 662.
« Loi des véhicules automobiles, article 27 », *Débats de l'Assemblée législative*, 3 février 1932, p. 510-513.

« Loi des véhicules automobiles, article 27 », *Débats de l'Assemblée législative*, 25 janvier 1933, p. 44-46.
« Introduction historique », *Débats de l'Assemblée législative*
« Loi des véhicules automobiles », *Débats de l'Assemblée législative*, séance du 8 février 1932, p. 551.
« Saisie-arrêt de certains véhicules », *Débats de l'Assemblée législative*, séance du 16 janvier 1935, p. 56.
« Véhicules automobiles », *Débats de l'Assemblée Législative*, séance du 16 octobre 1936, p. 111.
« Sécurité routière », *Débats de l'Assemblée législative*, séance du 8 mars 1949, p. 450-452.
« Loi des véhicules automobiles », *Débats de l'Assemblée législative 1952-1953*, séance du 9 décembre 1952, p. 231.
« Introduction », *Débats de l'Assemblée législative 1952-1953*, p. xix
« Loi des véhicules automobiles », *Débats de l'Assemblée législative 1952-1953*, séance du 11 décembre 1952, p. 262.
Débats de l'Assemblée législative 1953-1954, séance du 15 décembre 1953, p. 238-242.
« Subsides (publicité éducative) », *Débats de l'Assemblée législative 1956-1957*, séance du 17 janvier 1957, p. 267-268.
« Suppression des passages à niveau », *Débats de l'Assemblée législative*, 23 février 1945, p. 190-191.
« Suppression de traverses à niveau », *Débats de l'Assemblée législative*, 12 avril 1946, p. 550-551.
« Cleveland Tractor Company of Canada Limited », *Débats de l'Assemblée législative*, 18 décembre 1919, p. 97.
« Tracteurs Cleveland », *Débats de l'Assemblée législative*, 7 janvier 1920, p. 114-118.
Débats de l'Assemblée législative, 15 février 1944, p. 8.
« Enregistrement des tracteurs de ferme », *Débats de l'Assemblée législative*, 20 février 1948, p. 435.
Débats de l'Assemblée législative 1948, séance du 20 février 1948.
Débats de l'Assemblée législative 1955, séance du 3 février 1955.
Débats de l'Assemblée législative 1960, séance du 28 janvier 1960.

Autres littératures

LAVOIE H., *Tourist Traffic in Quebec in 1937*, Quebec, Quebec Tourist Bureau, 1937.

Les progrès de la voirie sous la régime Taschereau, 1935.

Les communications, la voirie : manuel des orateurs de l'Union Nationale, Québec, 1956.

TESSIER A., *Rapport sur le tourisme*, Québec, 1939.

TESSIER A., *Les valeurs nationales et économiques du tourisme*, Québec, le Comité permanent de la survivance française en Amérique, 1943.

MINISTERE DE LA VOIRIE, *Voyez Québec d'abord ! Tours de fin de semaine et itinéraires de vacances suggérés aux automobilistes*, Québec, 1926.

MINISTERE DE LA VOIRIE, *Québec, The French-Canadian Province: A Harmony of Beauty, History and Progress*, Quebec, Roads Department, 1927.

MINISTERE DE LA VOIRIE ET DES MINES, *Sur les routes de Québec – guide du touriste*, Québec, 1929.

MINISTERE DE LA VOIRIE, *Bulletin du tourisme*, janvier 1935, vol. II, n°1 à février 1936, vol. III, n°2.

Office du tourisme, *Le tourisme dans le Québec en 1938*, Québec, L'office, 1939.

« Réflecteurs rouges posés gratuitement », *Le Canada français*, 4 mai 1933, p. 6.

Office du tourisme de la province de Québec, *Le tourisme dans le Québec en 1938*, Québec, L'Office, 1939.

Bulletin du tourisme, n°5, mai 1935.

Université Laval

Périodique *L'Action Catholique*

« Le congrès des clubs d'autos », *L'Action Catholique*, 5 janvier 1921, p. 8.

Périodique *La terre de chez nous*

« 20ème anniversaire du Farmall et du système de culture Farmall », *La terre de chez nous*, 3 novembre 1943, p. 11.

« Véhicules militaires offerts en vente aux cultivateurs du Québec », *La terre de chez nous*, 26 juin 1946, p. 12.

« Cheval ou tracteur ? », *La terre de chez nous*, 20 mars 1940, p. 2.

« Tracteur et coopération », *La terre de chez nous*, 28 février 1945, p. 10.

Mécanisation agricole rationnelle », *La terre de chez nous*, 17 novembre 1954, p. 4 & 24 novembre 1954, p. 4.

« Machinerie agricole », *La terre de chez nous*, 11 avril 1956, p. 22-23.

« La mécanisation accentue le problème de l'équilibre dans la bonne exploitation agricole » & « La mécanisation est affaire de compétence et de jugement », *La terre de chez nous*, 11 avril 1956, p. 28.
« Le service United Auto Parts couvre la province », *La terre de chez nous*, 23 février 1944, p. 17.
« Renseignements utiles pour les fermiers », *La terre de chez nous*, 19 septembre 1951, p. 7.
« Apparition d'une nouvelle industrie dans la province de Québec », *La terre de chez nous*, 25 décembre 1940, p. 6.
« Les lumières sur les voitures », *La terre de chez nous*, 11 octobre 1928, p. 1.
« Loi des véhicules à moteur », *La terre de chez nous*, 1er mai 1929, p. 7.
« Loi concernant l'emploi de lanternes ou de réflecteurs sur les véhicules à traction animale », *La terre de chez nous*, 1er mai 1929, p. 7.
La terre de chez nous, 26 février 1941, p. 2.
La terre de chez nous, 21 juillet 1948, p. 13.
« Auto contre rail », *La terre de chez nous*, 11 janvier 1933, p. 218.
« Le cheval canadien », *La terre de chez nous*, 22 septembre 1927, p. 4.
« Avez-vous vu le nouvel outillage McCormick-Deering pour 1940 ? », La *terre de chez nous*, 14 février 1940, p. 7.
« Tracteurs Massey-Harris pour pouvoir rude et constant à bas prix », *La terre de chez nous*, 10 avril 1940, p. 7.
« Chevaux ou tracteur ? », *La terre de chez nous*, 20 mars 1940, p. 2.
« Le service Massey-Harris rencontre les besoins en temps de guerre », *La terre de chez nous*, 21 octobre 1942, p. 7.
« Conduire un tracteur. Voilà mon effort de guerre aujourd'hui », *La terre de chez nous*, 4 novembre 1942, p. 15.
« Modernisation », *La terre de chez nous*, 14 février 1945, p. 10.
« Tracteur et coopération », *La terre de chez nous*, 28 février 1945, p. 10.
« Une merveilleuse innovation dans le domaine de la mécanisation », *La terre de chez nous*, 11 septembre 1946, p. 8.
« Renseignements utiles pour les fermiers », *La terre de chez nous*, 19 septembre 1951, p. 7.
« Mécanisation agricole rationnelle », *La terre de chez nous*, 17 novembre 1953, p. 4.
« Mécanisation agricole rationnelle », *La terre de chez nous*, 24 novembre 1954, p. 4.

« Machinerie agricole », *La terre de chez nous*, 11 avril 1956, p. 22-23.
« La mécanisation : affaire de compétence et de jugement », *La terre de chez nous*, 11 avril 1956, p. 28.
« La mécanisation accentue le problème de l'équilibre dans la bonne exploitation agricole », *La terre de chez nous*, 11 avril 1956, p. 28.
« Ne dépassez pas ou ne passez pas à ces endroits », *La terre de chez nous*, 14 novembre 1951, p. 2.
« Le malheur des chevaux… fait le bonheur des hommes », *La terre de chez nous*, 14 novembre 1951, p. 2.
Numéro annuel sur la construction et l'outillage de la ferme, *La terre de chez nous*, 9 avril 1941, p. 1.
« L'honorable Duplessis à l'inauguration du boulevard Talbot », *L'Action Catholique*, 1er octobre 1951, p. 3 & 15 L'inauguration se fait avec la présence de Monseigneur Kéroack.
« La distribution du lait dans les villes », *La terre de chez nous*, 22 février 1931, p. 312.
« Transport du lait et de la crème », *La terre de chez nous*, 13 septembre 1933, p. 769.

New York Times

"Autoists in Quebec, entertained by city", *New York Times*, July 22, 1906, p. 8.
"Good Motoring to Quebec", *New York Times*, July 2, 1922, p. 76.
"Good Motor Roads on Canadian Tour", *New York Times*, August 26, 1923, P. XX16.
"Canadian Roads Good for Early Touring", *New York Times*, May 1st, 1927, p. XX17.
"At the Wheel", *New York Times*, September 7, 1930, P. XX5.
"At the Wheel", *New York Times*, June 21, 1931, p. 124.
« A popular road », *New York Times*, July 9, 1922, p. 103.
"Battling the Rum Runners in Prohibition's No Man's Land", *New York Times*, July 29 1923, p. XX1.
"Wealth in Liquor Flowing to Quebec", *New York Times*, August 31, 1924, p. E1.
"Appalachian Highway, 2,200 miles approved [3540 km]", *New York Times*, November 15, 1925, p. 20.
"Montreal Greets the Motorcade", *New York Times*, September 13, 1927, p. 15.
"Motorcade Repast Given by Montreal", *New York Times*, September 14, 1927, p. 19.

"Motorcade ends Trips Seeing Quebec Sights", *New York Times*, September 17 1927, p. 3.

"Motorcade Ends Long Trek North", *New York Times*, September 15, 1927, p. 3.

"Quebec Entertains Scenic Motorcade", *New York Times*, September 16, 1927, p. 13.

"Autos make tour on Mountains Roads", *New York Times*, September 10, 1927, p. 6.

"Canada Popular for Motor Tours", *New York Times*, July 17, 1927, p. XX11.

"Canada-to-Gulf Highway is open", *New York Times*, March 20, 1927, p. XX6.

"At the Wheel – in the Province of Quebec", *New York Times*, August 12, 1928, p. XX10.

"The Winter Road Invites", *New York Times*, February 3, 1935, p. X17.

"Canada Open New Areas to the Tourist", *New York Times*, August 18, 1935, p. XX1.

TABLE DES MATIÈRES DÉVELOPPÉE

RÉSUMÉ ..... **i**

AVANT-PROPOS ..... **iii**

TABLE DES MATIÈRES ..... **ix**

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS (France) ..... **xi**

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS (Canada, Québec) ..... **xiii**

TABLE DES ÉQUIVALENCES ..... **xiv**

LISTE DES TABLEAUX ..... **xv**

LISTE DES PHOTOGRAPHIES ET ICONOGRAPHIES ..... **xvii**

LISTE DES FIGURES ..... **xviii**

LISTE DES CARTES ..... **xix**

LISTE DES GRAPHIQUES ..... **xxi**

INTRODUCTION **1**

La route choisie et ses raisons 4

Le département du Rhône 4

La région de Québec 7

Un croisement fertile 11

1919-1961 : le changement dans le sillage de l'automobilisme 13

Le choix d'une temporalité spécifique 13

Les raisons du bornage chronologique 13

Un chemin fléché par une historiographie bien établie 14

L'automobile : un objet éminemment étatsunien et au-delà teinté d'américanisme 14

Situer notre thèse grâce à l'historiographie 15

D'une histoire des impacts de l'automobile à une histoire du système automobile 17

L'automobile, un objet culturel nouvellement accepté 18

L'automobile en campagne ou la campagne de l'automobilisme 19

Les concepts comme balises : quelle histoire de l'automobile ? 22

Système automobile, monde automobile ou automobilisme ? 22

Vitesse plutôt qu'accélération ? 23

Problématique de la thèse 29

Le cadre méthodologique 30

Les sources 35

Les sources françaises 35

Les sources québécoises et canadiennes 37

Plan 40

PREMIÈRE PARTIE. L'AUTOMOBILISME EN OCCIDENT AU DÉBUT DU XX^{e} SIECLE 43
Chapitre 1 : DES PREMIERS TOURS DE MANIVELLE AUX PREMIERS COUPS DE VOLANT EN FRANCE ET AU CANADA 45
La ville comme berceau de l'automobile 45
La France comme épicentre du phénomène automobiliste (1890-1905) 45
« France was the first home of the automobile industry » 45
La prédominance de Paris et sa région en matière d'industrie automobile 46
L'industrie automobile française reléguée en arrière-plan 47
Le Canada sous influence américaine 47
La polémique autour du « moment zéro » de l'automobile au Canada 47
L'Ontario : centre de l'industrie automobile au Canada 48
L'industrie automobile dans les autres provinces 49
La problématique de l'approvisionnement en pétrole au Canada 49
Les premiers automobilistes et les premières organisations automobiles 50
Les premiers automobilistes en France 51
L'automobilisme : un monde masculin 51
Les femmes au sein du monde automobile 54
L'automobilisme et la littérature française 55
Les premiers automobilistes au Canada 57
Les pionniers 57
La première démocratisation de la possession automobile au Canada 60
Les aventuriers québécois vus par leurs spectateurs 61
La représentation de l'automobile par quelques usagers au début du XX^{e} siècle 62
L'influence des automobilistes américains 62
Automobilisme et littérature canadienne 63
Les premières organisations automobiles 66
Du vélo à l'auto : le modèle français 66
Le Touring-Club et son héritage en France 66
Les clubs automobiles et les courses automobiles dans l'hexagone 67
Les Clubs automobiles et l'encouragement de la motorisation agricole française 69
L'influence américaine au Canada 71
Les associations d'encouragement automobile au Canada 72
L'essor des fédérations et des associations 73
Un trompe-l'œil : les réactions contestataires vis-à-vis de l'automobilisme ou l'anti-automobilisme 74
L'anti-automobilisme : essai de définition 74
L'anti-automobilisme en France 76
L'anti-automobilisme au Canada 78
Le réseau routier et son évolution 81
France : un réseau routier constitué avant l'automobile 81
Un maillage routier fiable dès le XIX^{e} siècle jusqu'à 1939 81
Les reconfigurations de la route par la bicyclette et l'automobile 83
L'essor des associations pour l'amélioration du réseau routier 84
La hiérarchisation du réseau routier français 84
Les débuts de la signalisation routière : le rôle des acteurs privés et de l'État 85
Canada : un réseau routier constitué par l'essor de l'automobile 86

Le réseau routier avant l'automobile : une impasse 86
Les pressions des associations vélocipédiques, automobilistes et des bonnes routes 87
Chapitre 2 : LES DÉBUTS DE L'AUTOMOBILISME DANS LA RÉGION DE QUÉBEC ET DANS LE RHONE 93
L'industrie automobile dans le département du Rhône et dans la région de Québec 93
Le Rhône comme épicentre de l'industrie automobile en province 93
Lyon, centre de l'industrie automobile de province 93
Un autre pôle : Villefranche-sur-Saône et des entreprises de tracteurs 94
L'absence d'industrie automobile dans la région de Québec 95
La rencontre manquée avec l'industrie automobile 95
Une économie automobile de second plan 95
Les premiers automobilistes et les premières organisations automobiles 96
Les automobilistes : entre élitisme et démocratisation de la possession 96
Dans le Rhône : l'automobile de quelques-uns 96
Une présence forte d'automobilistes dans la région de Québec 98
Les clubs automobiles : démocratisation des usages contre services aux membres 101
Les débuts associatifs du monde automobile dans le Rhône : diversifier les usages automobiles 101
Dans la région de Québec : des associations pour les membres 109
L'anti-automobilisme : entre mesures individuelles et mesures étatiques 112
Le ressentiment de l'anti-automobilisme et ses racines 112
Le miroir déformant la réalité : replacer l'accident automobile au sein des transports et le rôle de la presse 113
L'anti-automobilisme québécois 114
Les abus des pouvoirs publics français dans l'anti-automobilisme 115
Le réseau routier et son évolution dans le Rhône et la région de Québec 117
Dans le département du Rhône 117
L'état du réseau routier avant l'irruption de l'automobile 117
L'évolution du réseau routier sous la poussée automobile 118
L'essor de la signalisation routière automobilisée 119
Dans la région de Québec 120
Un réseau routier passable jusqu'à la fin du XIX^e^ siècle 121
Une avancée à pas de géant : le rôle des associations automobiles et du ministère de la Voirie 122

DEUXIÈME PARTIE. L'INFRASTRUCTURE IMMOBILE DE LA VITESSE : LE SYSTEME ROUTIER 127
Chapitre 3 : LA VITESSE COMME ÉLÉMENT STRUCTURANT L'ESPACE (1919-1961) 129
Des chemins à la route (1919-1939) 129
Les mutations de la route 129
Un maillage routier efficace, mais inadapté à l'automobile : le Rhône 130
« La bonne route nous est venue avec l'auto » 132
La hiérarchisation des routes 139
La précision de la hiérarchisation du réseau routier dans le Rhône 139
La naissance de la hiérarchisation des routes dans la région de Québec 141
Trop vite, trop tôt : l'immaturité des projets autoroutiers 144

L'échec des projets autoroutiers dans le Rhône 145
La naissance prématurée du projet autoroutier de la Transcanadienne 147
La maturité du réseau routier (1939-1961) 150
La mainmise de l'État 150
Entre reconstruction et amélioration du réseau routier dans le Rhône 150
L'expansion du réseau routier dans la région de Québec 151
Les restructurations du système autoroutier : les années 1950 157
Les projets autoroutiers dans le département du Rhône 158
La réalisation de la Transcanadienne et ses impacts 159
Chapitre 4 : L'ÉRECTION DES ROAD-SIDES COMME PAYSAGE DE LA VITESSE 161
« Des petits cailloux blancs » au « fil d'Ariane » : la signalisation routière en construction 162
L'initiation par les associations (1919-1932) 162
Le rôle effacé du TCF et de l'ACR dans le Rhône 162
Le rôle décisif du CAQ 164
L'officialisation et la complexification par l'État (1931-1961) 167
La structuration de la signalisation dans le Rhône 167
La signalisation routière et ses tensions dans la région de Québec 170
La route « herborisée » 178
L'embellissement de la campagne 178
La refonte du décor dans le Rhône 178
La voirie et la plantation d'arbres dans la région de Québec 180
Vers une sauvegarde de l'environnement 183
La question des arbres délaissée dans le Rhône 183
La patrimonialisation des bords de route dans la région de Québec 184
Les structurations des road-side 187
La lente multiplication des garages 187
L'évolution dans le département du Rhône 188
L'évolution des garages dans la région de Québec 191
L'essor d'autres infrastructures automobiles 194
Des bidons d'essence aux stations-essence 194
Dans le Rhône 194
Dans la région de Québec 197

TROISIÈME PARTIE. LA VITESSE IMAGINÉE : LA STRUCTURATION MENTALE DU TERRITOIRE 203
Chapitre 5 : LA VITESSE COUCHÉE SUR PAPIER : LES LITTÉRATURES AUTOMOBILES 205
Le club automobile comme média de l'automobilisme (1919-1945) 206
Le club automobile comme producteur de mobilité 206
Accroître la mobilité 206
Aider quelques automobilistes ou aider l'automobilisme 209
Installer l'automobilisme sur le podium sociétal : l'ACR et les courses automobiles 209
Surmonter les difficultés techniques de quelques-uns : le service de remorquage du CAQ 212
Une agora pour automobilistes 216
Le rôle de la revue 217
Un service touristique en retrait à l'ACR 217

Un centre d'information québécois à destination des touristes 218
De l'instillation du voyage aux guides touristiques 219
Entre littérature et voyages touristiques 219
Les sorties de l'ACR 219
Les récits de voyage peu présents 220
L'essor du tourisme par la revue du club 220
L'essor d'un type de littérature automobile : les guides touristiques 222
La diversité des guides de l'ACR 222
La naissance du *Guide de Route* du CAQ 223
Le rôle du syndicat d'initiatives dans le Rhône 224
Le rôle du ministère de la Voirie dans la littérature automobile 224
L'élaboration des mondes automobiles 226
Vers une pluralité des déplacements dans le Rhône 226
L'essor relatif de la motocyclette 226
La structuration des transports publics 227
Le lent développement de la motorisation agricole 229
Dans la région de Québec : « l'automobile en majesté » 232
Les autres véhicules à moteur 233
Québec, un centre d'expérimentation de la motorisation agricole 234
Entre promotion et sécurité de l'automobilisme (1945-1961) 236
Valoriser l'automobilisme 236
Privilégier la vie du Club et de la cité 237
L'ACR et le sport automobile 237
Le CAQ au secours de ses membres 240
Les particularités de chacun des deux clubs 242
L'essor du tourisme de masse 244
L'optimisation et l'élargissement du tourisme pour les Rhodaniens 244
L'essor de la mobilité nord-américaine 245
La maturité de la mobilité 246
L'assise plurielle de la mobilité rurale dans le Rhône 246
L'apogée de l'automobilisme dans la région de Québec 250
Les débuts de la société du risque 256
La sécurité routière 256
Main dans la main, l'ACR et la prévention routière 256
Le CAQ : auto-école pour citoyen-automobilisé 257
Un but, deux trajectoires 258
L'ACR fidèle à sa mission d'association 258
Le CAQ et l'assurance automobile 259
Chapitre 6 : MAITRISER LA VITESSE : LE PROCESSUS DE NORMALISATION 263
Les ramifications de la législation (1890-1939) 264
Quelques enjeux de l'automobilisme 264
La construction de la législation automobile 264
1893 et 1899 : Les premiers temps de la législation automobile française 264
La législation automobile en mouvement (1901-1919) 266
1906 : la naissance de la législation automobile québécoise 266
Les modifications des textes de loi automobiles québécois 267
Les Codes de la Route et la loi concernant les véhicules automobiles 269
Le Code de la route et ses impacts sur le monde rural 269

La spécification de la législation automobile québécoise 271
Les avatars des textes de loi 273
Le cas français 273
Le cas québécois 275
La matérialisation de la législation : l'essor des « officiers de la vitesse » 277
La rançon du progrès : les accidents 277
Dans le département du Rhône 277
Dans la région de Québec 285
L'organisation de la police de la route et des agents de l'État 289
La lente structuration des forces de police dans le Rhône 289
L'organisation d'un service de l'ordre dans la région de Québec 291
La liberté bridée (1939-1961) 292
La continuelle hausse des accidents 293
Les chiffres et leurs explications 293
Dans le département du Rhône 293
Dans la région de Québec 294
Les actions des groupes de pression 299
Le cas de l'ACR 299
Les démarches du CAQ 301
Le renforcement de la législation 304
Les textes de loi 304
Dans le Rhône 304
Dans la région de Québec 305
Les « nouvelles » contestations envers l'automobilisme 306
Les officiers de la vitesse 307

QUATRIÈME PARTIE. LA VITESSE APPROPRIÉE : L'AUTOMOBILISME ET SES MULTIPLES VARIATIONS 313
Chapitre 7 : L'ÉCONOMIE DE LA VITESSE : LA BATAILLE DES ROUTES, LA BATAILLE DES CHAMPS 315
La course à la vitesse : « les technologies en compétition » 315
Le corps à corps rail-route 315
La contestation des infrastructures ferroviaires : l'exemple des traverses et passages à niveau 316
Le déclin des passages à niveau dans le Rhône (1907-1934) 316
L'effacement structurel du chemin de fer dans la région de Québec (1924-1945) 316
La contestation ferroviaire par l'autocar 318
Le développement structurel de l'autocar dans le Rhône 318
Le cas de la région de Québec (1920-1940) 324
Le cas des marchandises : le conflit opposant le poids lourd au train 325
La progressive structuration du camionnage dans le Rhône 325
L'organisation du camionnage dans la région de Québec 325
Le cheval contesté 326
La bataille de la route 327
Un conflit précoce dans le Rhône 327
Le cheval moteur contre l'automobilisme dans la région de Québec 331
La bataille des champs 332
Le déclin du recours au cheval dans les exploitations agricoles du Rhône 332

Le cheval en mauvaise posture dans la région de Québec 337
De la motoculture à la mécanisation agricole (1900-1961) 348
Le machinisme agricole (1900-1939) 348
La situation en France 348
La mécanisation agricole dans le Rhône 351
État des lieux en Amérique du Nord 354
La mécanisation agricole au Québec et dans la région de Québec 355
La mécanisation : du cultivateur et du paysan à l'agriculteur-technicien (1940-1961) 358
La structuration de la mécanisation agricole et ses impacts dans le Rhône 358
La mécanisation agricole dans la région de Québec 363
Chapitre 8 : LA VITESSE CULTIVÉE : USAGES ET USAGERS DE LA VITESSE AUTOMOBILE 371
L'évolution de la possession automobile 371
Esquisse des usagers automobiles 372
Les conducteurs dans le Rhône en 1939 : identités 372
Les modèles de véhicules à moteur dans le département du Rhône en 1939 378
L'évolution du parc automobile dans le Rhône 379
L'évolution de la possession automobile dans la région de Québec 382
Les usages utilitaires de la vitesse 386
Les professionnels de la mobilité 386
Le docteur et le vétérinaire 386
La multiplicité des liens entre santé et automobilisme dans le Rhône 386
Dans la région de Québec, le médecin plurimodal 390
Le difficile positionnement du clergé face à l'automobilisme 392
Le Rhône et l'essor d'une morale chrétienne de l'automobilisme 393
Le catholicisme et l'automobilisme dans la région de Québec : oscillation entre opposition et acceptation 395
La réorganisation de la collecte du lait par la vitesse automobile 397
L'extension par l'automobile du bassin laitier rhodanien 398
La motorisation de la collecte du lait dans la région de Québec 400
L'essor du service postal rural 402
Apogée et déclin de la Poste Automobile Rurale dans le Rhône 402
Le service postal dans la région de Québec 407
Utilités de l'utilitaire 408
Dans le Rhône, la pluralité de l'utilitaire 408
Les usages de l'utilitaire dans la région de Québec 409
Quelques métiers ambulants 413
Le boucher motorisé 413
L'épicerie sur roues : un utilitaire pour tout faire 414
Personnaliser l'automobilisme par l'utilitaire 414
L'autocar : un usage diffus 416
Les entrepreneurs de transport public 416
L'essor des lignes d'autocar dans le Rhône 416
La structuration du système d'autocar dans la région de Québec 418
Une spécialisation : l'autocar scolaire 420
Le cas français 421
L'apparition de l'autobus scolaire dans la région de Québec 423
En route vers l'avènement de la civilisation automobile 424
Parcourir la terre : le tourisme automobile 425

Les débuts du tourisme automobile : entre villégiatures et activités récréatives 425
Dans le département du Rhône.....425
Dans la région de Québec, une situation plus complexe.....426
L'essor de nouvelles structures et d'infrastructures du tourisme automobile 436
L'aménagement touristique dans le Rhône 436
La multiplicité des structures touristiques dans la région de Québec 439
Les mutations de l'alimentation 444
L'essor de nouvelles pratiques alimentaires par l'impulsion des associations : l'exemple du pique-nique 445
Pique-niquer dans le département du Rhône.....445
Le pique-nique structuré dans la région de Québec 445
Le développement de la gastronomie 446
Le développement de la gastronomie, une initiative des associations du Rhône 446
L'alimentation dans la région de Québec.....448
Un soupçon de vitesse, l'alimentation bouillonnante 449
Les mutations de l'alimentation dans le Rhône 449
Les enjeux de l'alimentation dans la région de Québec.....451

CONCLUSION.....455

BIBLIOGRAPHIE.....471

WEBOGRAPHIE.....515

FILMOGRAPHIE.....517

SOURCES.....519

TABLE DES MATIÈRES DÉVELOPPÉE.....541

ANNEXES.....549

ÉTIENNE FAUGIER

L'ÉCONOMIE DE LA VITESSE : L'AUTOMOBILISME ET SES ENJEUX DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET LA RÉGION DE QUÉBEC (1919-1961)

ANNEXES

Thèse de doctorat en cotutelle présentée
à la Faculté des études supérieures et postdoctorales de l'Université Laval, Québec
Dans le cadre du programme de doctorat en histoire
Pour l'obtention du grade de *Philosophiae Doctor* (Ph. D.)

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE
FACULTÉ DES LETTRES
UNIVERSITÉ LAVAL
QUÉBEC

et

DÉPARTEMENT DU GHHAT
ÉCOLE DOCTORALE SCIENCES SOCIALES 483
LABORATOIRE D'ÉTUDES RURALES
UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2
LYON

2013

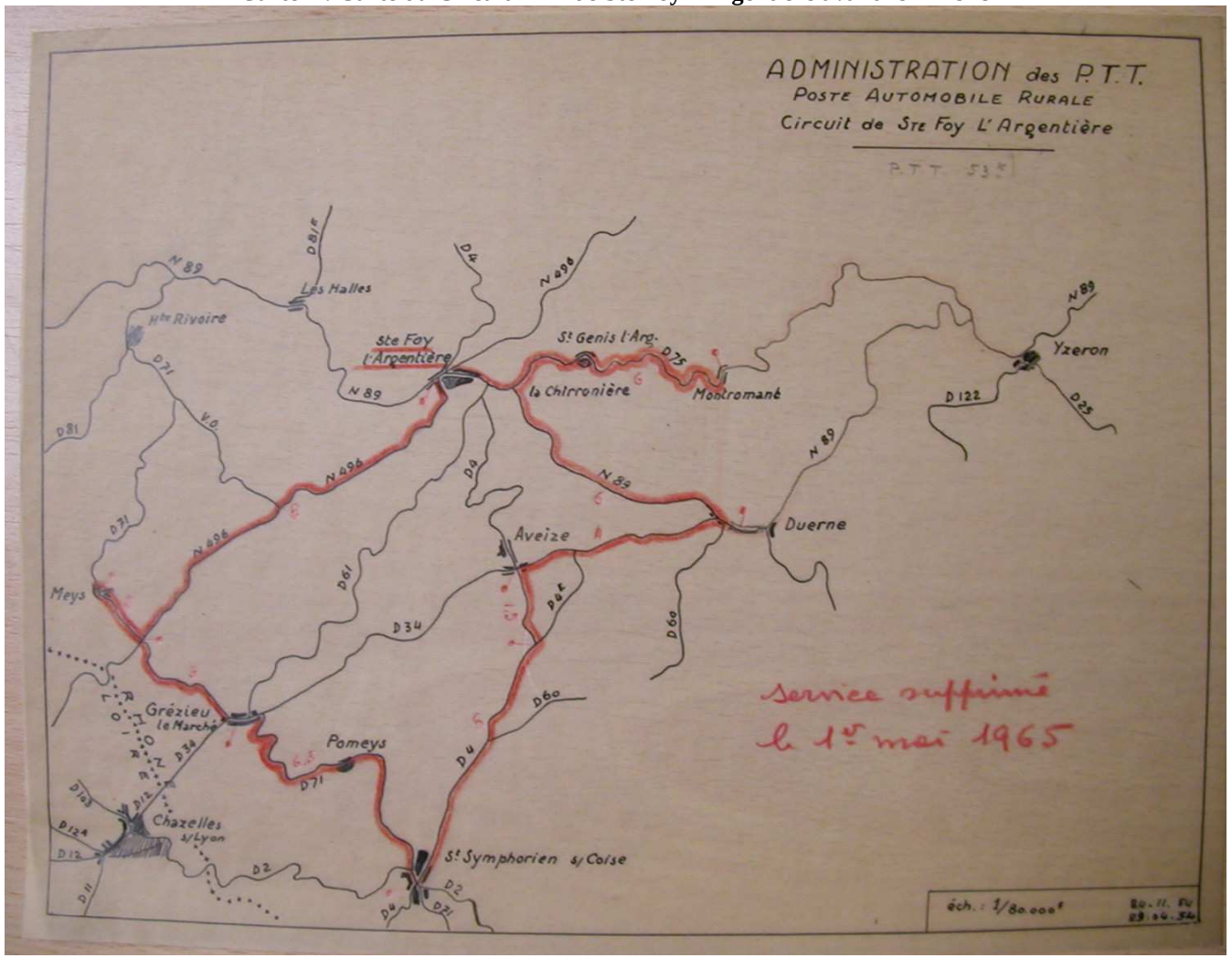
© Étienne Faugier, 2013

Table des annexes

I) Les ressources cartographiques 1
Carte 1 : Carte du Circuit PAR de Ste Foy l'Argentière avant 1947-1948 1
Carte 2 : Carte du circuit PAR de Mornant avant 1948 2
Carte 3 : Carte du circuit PAR de Givors avant 1948 3
Carte 4 : Carte du circuit PAR de Condrieu avant 1948 4
Carte 5 : Carte du circuit PAR de Givors en 1960 5
Carte 6 : Carte du circuit PAR de Mornant en 1960 6
II) Les sources textuelles 7
Texte 1 : Concours d'appareils automoteurs ou tracteurs organisé par l'Automobile-Club du Centre et l'Automobile-Club de France en 1911 7
Texte 2 : Biographie de Frank Carrel (1870-1940) 8
Texte 3 : Biographie d'Auguste Pion (?-1950) 9
III) Les sources statistiques 11
Tableau 1 : comtés de la région de Québec subventionnés par le ministre de l'Agriculture de Québec pour entretien, gravelage et macadamisage de leurs chemins (1906-1910) 11
Tableau 2 : Nombre de chevaux par fermes au 1er octobre de chaque année dans le département du Rhône (1938-1963) 11
Tableau 3 : Nombre d'exploitation selon leur taille dans le département du Rhône en 1955 11
Tableau 4 : Parc des tracteurs agricoles par régions agricoles du département du Rhône (1960-1962) 12
Tableau 5 : Évolution de la population rurale et urbaine dans la province de Québec (1871-1956) 12
IV) Les chronologies 13
Chronologie 1 : Présidents de l'Automobile-Club du Rhône (1902-2012) 13
Chronologie 2 : Présidents du Club Automobile de Québec (1912-1982) 13

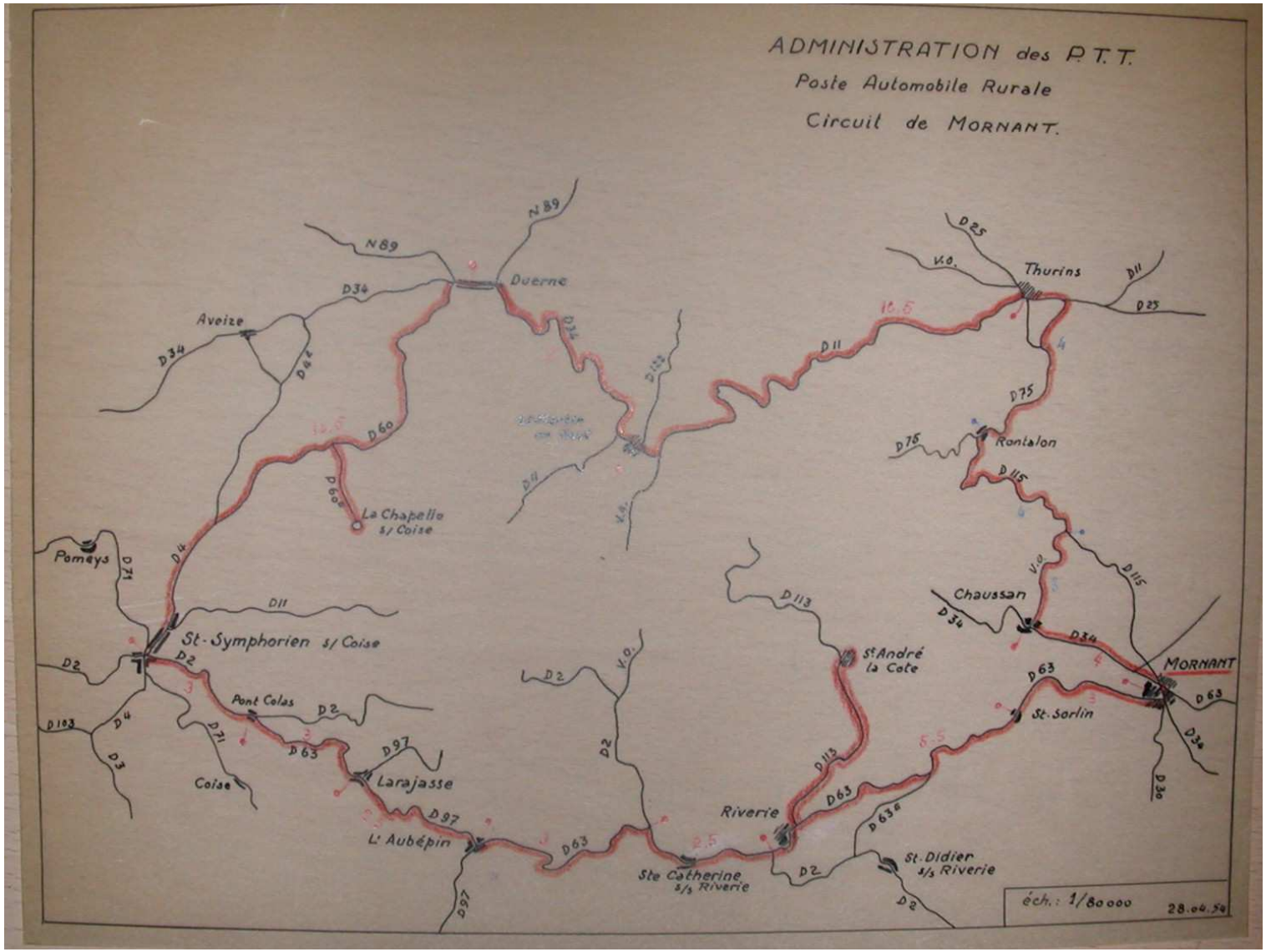
I) Les ressources cartographiques

Carte 1 : Carte du Circuit PAR de Ste Foy l'Argentière avant 1947-1948



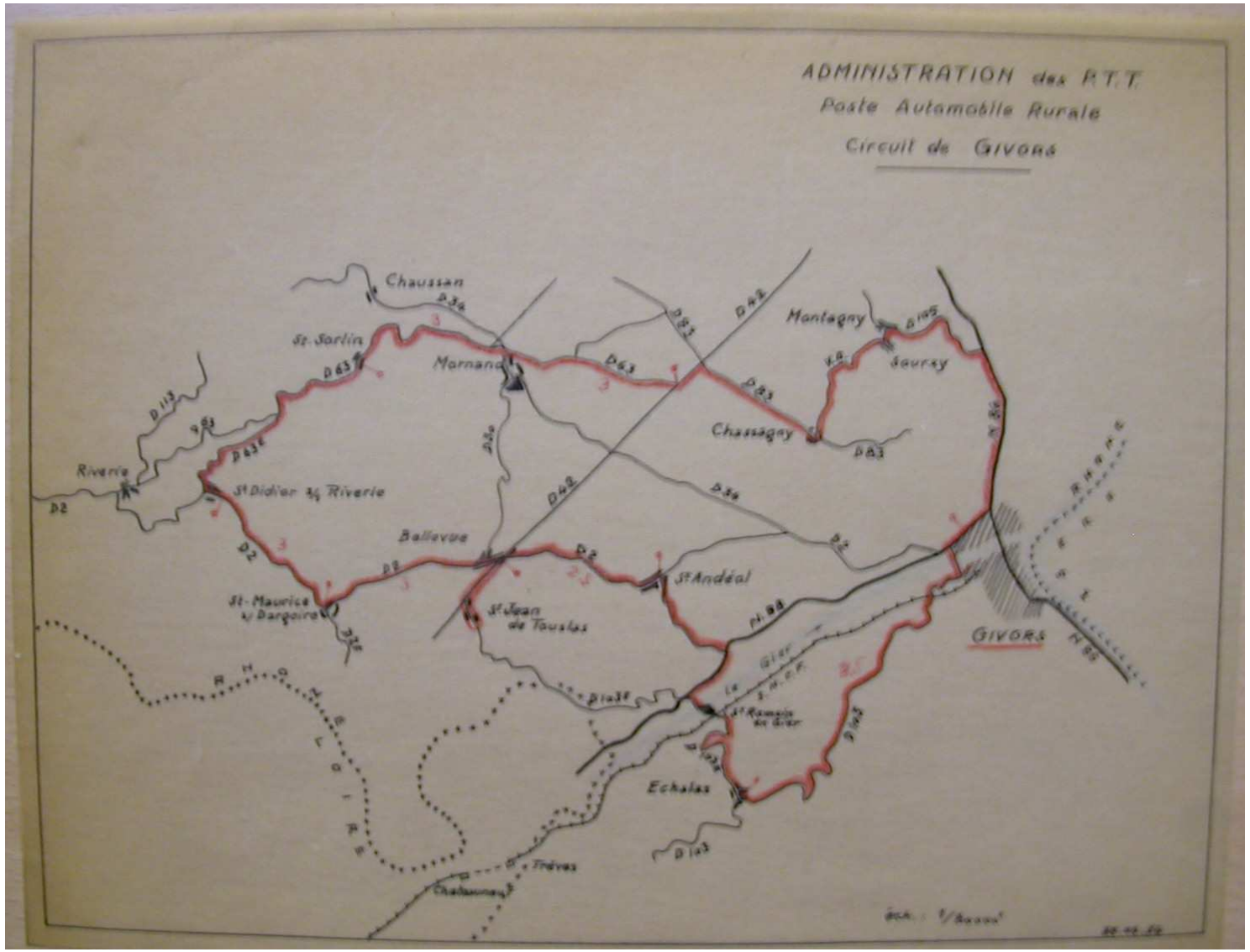
Source : ADR, Poste Automobile Rurale, 1650W12

Carte 2 : Carte du circuit PAR de Mornant avant 1948



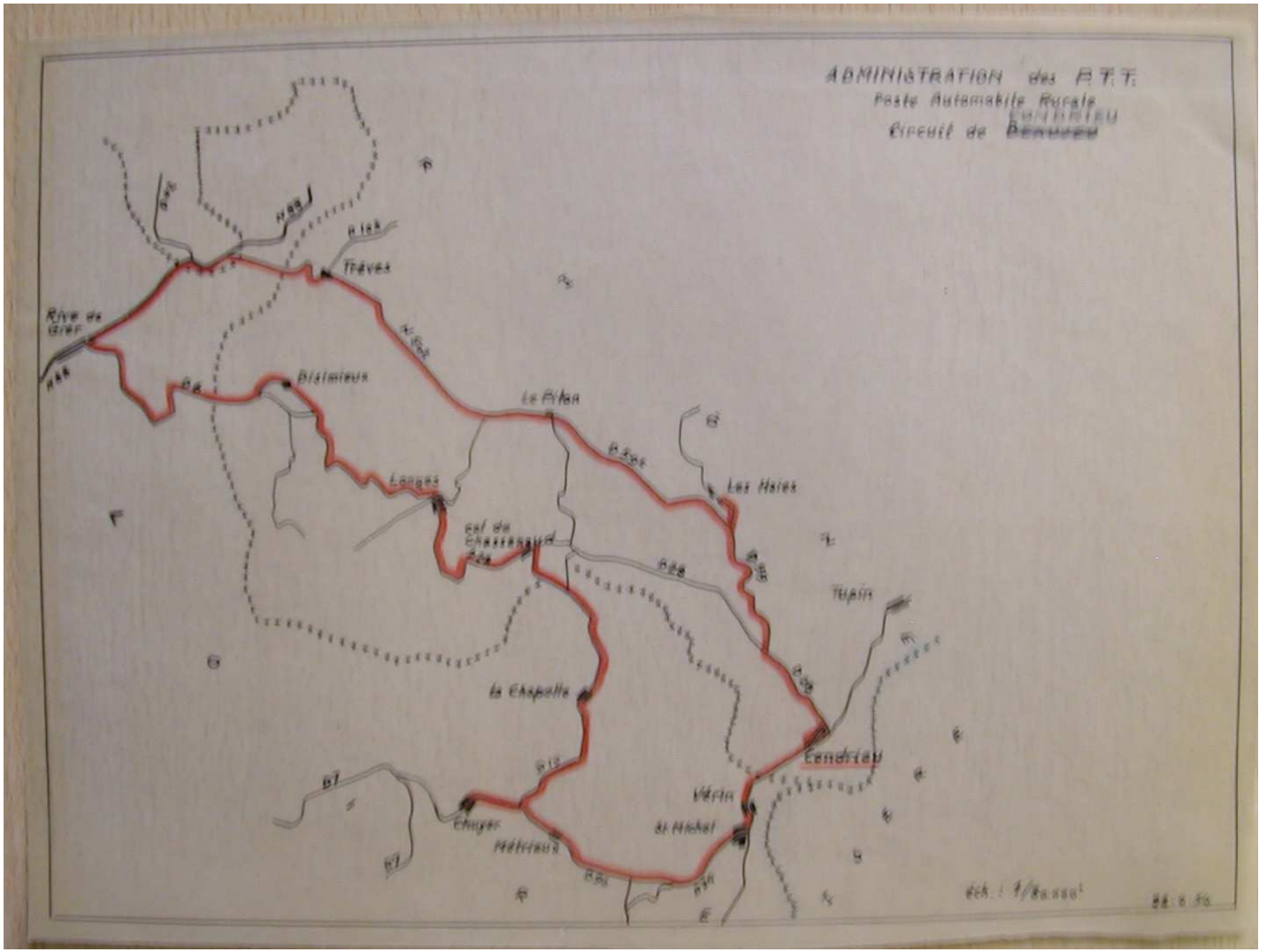
Source : ADR, Poste Automobile Rurale, 1650W12

Carte 3 : Carte du circuit PAR de Givors avant 1948



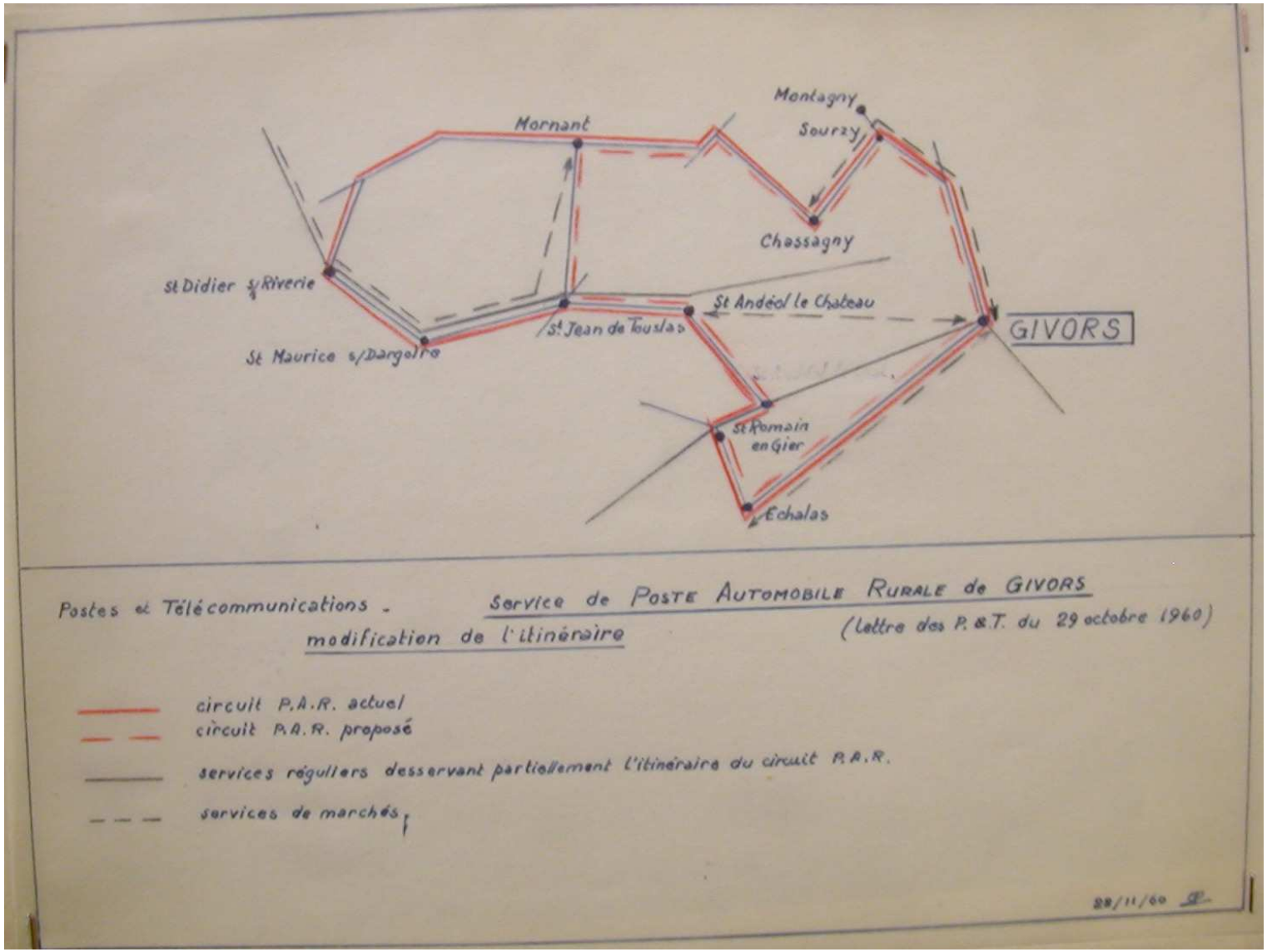
Source : ADR, Poste Automobile Rurale, 1650W12

Carte 4 : Carte du circuit PAR de Condrieu avant 1948



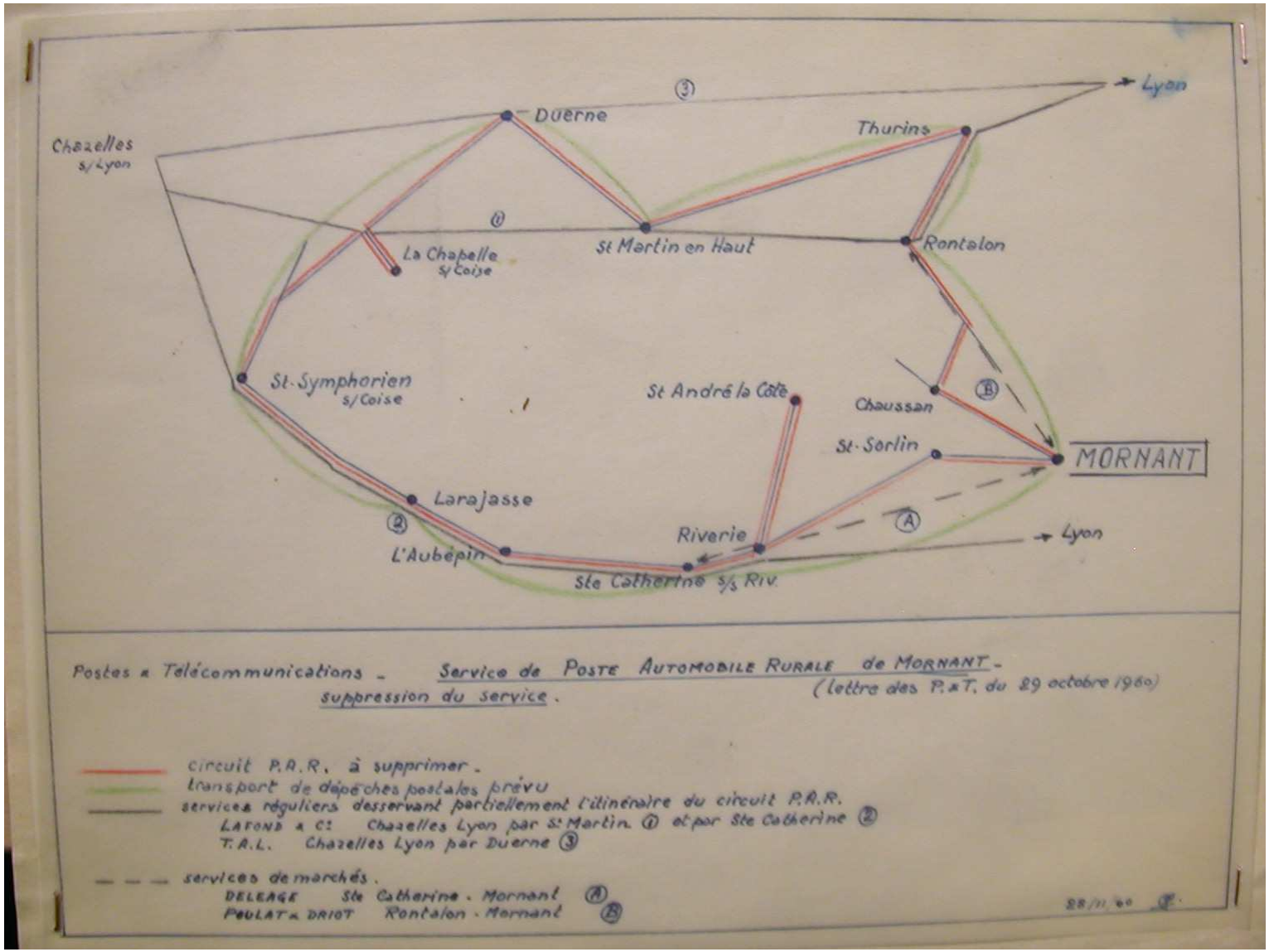
Source : ADR, Poste Automobile Rurale, 1650W12

Carte 5 : Carte du circuit PAR de Givors en 1960



Source : ADR, Poste Automobile Rurale, 1650W12

Carte 6 : Carte du circuit PAR de Mornant en 1960



Source : ADR, Poste Automobile Rurale, 1650W12

II) Les sources textuelles

Texte 1 : Concours d'appareils automoteurs ou tracteurs organisé par l'Automobile-Club du Centre et l'Automobile-Club de France en 1911

LES LOCOMOTIONS MÉCANIQUES n° 69 24 déc. 1908 11

Automobile Agricole

question des moteurs et automobiles
ples intéresse au plus haut point
s les régions, ainsi que le montre le
t ci-dessous :

urs d'Appareils Automoteurs ou Tracteurs

és au labourage, à la moisson et aux travaux agricoles

PROJET DE RÈGLEMENT

cle premier. — L'Automobile Club du
e offre un prix de 5.000 francs en espèces
era attribué en 1911, au moment de
sition de l'Automobile agricole, qui se
a dans sa région, au constructeur du
ur appareil automoteur ou tracteur
satisfait intégralement aux conditions
ncours.

2. — L'examen du jury portera sur les
suivants :
vail fourni, économie de fonctionne-
facilité d'adaptation à un travail
uiné, robustesse de l'appareil, prix
it, prix de revient du travail accompli.

3. — Seront admis à prendre part au
urs tous appareils automoteurs ou
urs de construction française ou étran-
actionnés par un ou plusieurs moteurs
ange tonnant.
appareils mus par la vapeur ou l'élec-
ne pourront concourir.

4. — Le jury reste maître de refuser
miner un appareil ne rentrant pas dans
nditions du Concours.

5. — Par appareils automoteurs sont
is les appareils actionnant les instru-
aratoires en empruntant une partie de
orce motrice. La transmission pourra
tuer par chaînes, cardans, courroies,
u gré du constructeur.

6. — Les appareils automoteurs munis
nstrument spécial destiné à un travail
uiné, devront pouvoir être facilement
iés pour actionner un autre instrument,
ssant au besoin comme tracteur.
e facilité d'adaptation sera appréciée
jury.

7. — Les appareils tracteurs seront
iés pour faire un travail de remorque,
ir permettre le changement des instru-

8. — Les concurrents devront se pro-
tous les instruments nécessaires aux
ves que doivent subir les appareils pré-
par eux.

9. — Tous les appareils présentés ne
nt nécessiter pour leur fonctionnement
présence d'un *seul* homme.

10. — Les appareils concurrents subi-
es épreuves suivantes :
ourage, semaille (facultatif), moisson,
e, fonctionnement comme locomobile
sitant une faible puissance.

11. — Labourage : Les appareils pré-sentés devront faire : 1° Un labourage à profondeur courante ; 2° Un labourage de défonçage.

Il sera tenu compte de la profondeur de labourage dans ces deux épreuves, du temps employé pour le labourage d'un hectare, et de la consommation : 1° En combustible (valeur prise au cours du jour et sur place) ; 2° En huile ; 3° En eau.

Ces expériences pourront avoir lieu sur différents terrains.

Art. 12. — Il sera accordé un délai de dix heures pour le remplacement des instruments par d'autres absolument distincts (par exemple, remplacement d'un instrument de labour par une moissonneuse).

Un délai de trois heures seulement sera accordé pour le remplacement d'un instrument de labour léger par un instrument de labour profond.

Ces transformations auront lieu en présence du jury qui tiendra compte de la facilité de la transformation.

Art. 13. — Semailles : Les concurrents pourront adjoindre à leurs instruments de labour des semoirs.

Art. 14. — Moisson : Les concurrents devront faire des expériences de moisson. Il sera tenu compte de la rapidité de la moisson à l'hectare et de la consommation : 1° En combustible (valeur prise au cours du jour et sur place) ; 2° En huile et graisse ; 3° En eau.

Les appareils automoteurs pour le labourage pourront agir, soit comme tracteurs, soit comme automoteurs, c'est-à-dire en empruntant une partie de leur force disponible pour actionner la moissonneuse.

Art. 15. — Remorque des instruments aratoires : Les appareils devront pouvoir transporter ou remorquer par leurs propres moyens les instruments qu'ils doivent utiliser. Ces instruments devront être disposés de telle façon que leur encombrement en largeur ne dépasse pas celui du tracteur.

Art. 16. — Les appareils automoteurs ou tracteurs ne devront pas avoir un encombrement en largeur supérieur à 1 m. 50.

A cet effet, ils devront pouvoir passer dans un gabarit.

Art. 17. — La nuit, les appareils concurrents devront être munis d'un feu blanc et d'un feu vert à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière. Ces feux devront être très visibles.

Art. 18. — Il sera tenu compte de la facilité de virage des appareils remorquant ou travaillant dans un champ.

Art. 19. — Appareils fonctionnant comme locomobiles : les appareils présentés devront pouvoir fonctionner comme locomobiles ; à cet effet, ils seront munis de poulies destinées aux transmissions.

Art. 20. — Ils devront actionner une batteuse. Il sera tenu compte : 1° Du travail fourni dans une heure ; 2° De la consommation en combustible, en huile ou graisse et en eau.

Art. 21. — Ils devront également actionner une machine nécessitant une faible puissance, telle que pompe, coupe-racine, hache-paille ; il sera tenu compte de la consommation en combustible, en huile, graisse et en eau.

Art. 22. — Les appareils devront être munis de silencieux.

Art. 23. — Le jury décidera sans appel de l'ordre de classement des appareils.

Art. 24. — L'Automobile Club du Centre décline toute responsabilité du fait d'accidents qui pourraient se produire par la faute des concurrents ou à leur dommage.

Art. 25. — Le Comité de l'A. C. C. se réserve d'apporter au présent règlement toutes modifications qu'il jugera utiles.

Art. 26. — Les engagements seront reçus à partir du 19[illegible]. Ils devront être accompagnés d'une somme de dont la moitié sera restituée aux concurrents prenant part au Concours.

Nous serions heureux de traiter ces questions dès à présent, et de renseigner ceux qui s'y intéressent le plus rapidement possible.

Dans nos lecteurs et leur entourage se trouvent de nombreux fabricants ou vendeurs d'appareils se rattachant à la « mécanique appliquée à l'agriculture » et qui gagneraient à être connus.

Ils constituent de plus une occupation pendant la morte-saison ; c'est une raison de plus pour s'y intéresser.

MONDED

Le Véhicule Utilitaire

L'automobile devient de plus en plus le moyen de transport intermédiaire entre le cheval et le chemin de fer, que ce soit pour le transport industriel ou collectif.

Mais, avant de se décider à adopter ce mode de locomotion, on se demande : Quelles seront les dépenses que j'aurai à supporter ?

Ou encore la question opposée : Ayant un budget de tant, comment puis-je assurer tel ou tel service au moyen d'automobiles ?

Comment faire pour étudier ces questions que je ne connais pas à fond ?

Comparativement aux services par chevaux, l'automobile permet soit de réduire les dépenses, à vitesse, parcours et poids transporté égal, soit d'augmenter la vitesse du transport, de gagner du temps, avec une dépense égale à celles des services par chevaux.

Pour établir un devis de dépenses d'un véhicule industriel, il faut d'abord savoir à quel point de vue l'étude doit être faite.

Connaître aussi le genre de marchandises, le temps nécessaire pour en effectuer le chargement ou le déchargement.

Puis ensuite, le nombre de voyages par jour, le nombre de kilomètres par voyage, et le nombre de jours par semaine ou par mois où le service entier est fait.

Le nombre chaque jour, des voyages à vide, à pleine charge et à demi-charge.

Le maximum et le minimum habituel de la charge. La nature du terrain, le profil du sol, et des renseignements particuliers ne sont pas à dédaigner pour arriver à établir un devis aussi près de la réalité que possible, et basé sur l'expérience de tous.

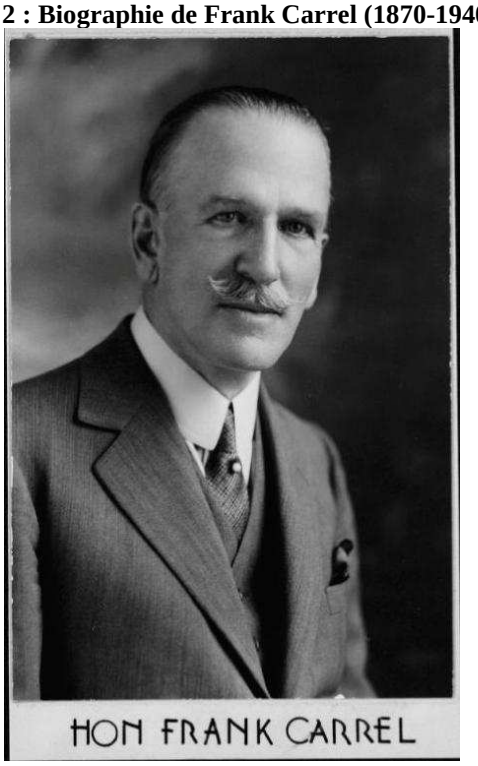
Nous serions heureux, dans un intérêt commun, de recevoir des demandes de devis que nous établirons, publierons et soumettrons à la critique et approbation de tous, avec discussion des idées et observations de chacun.

MOTOR

)SSUL-CLEF démonte toutes les Voitures

Source : FAMB, « Automobile agricole », *Les locomotions mécaniques*, 24 décembre 1908, p. 11.

Texte 2 : Biographie de Frank Carrel (1870-1940)[1958]



Source : BANQ, P560, S2, D1, P1415, Frank Carrel, parlementaire - 1940

[Né à Québec, le 7 septembre 1870, fils de James Carrel, propriétaire et éditeur de journaux, et de Josepha Butchard.]
Fit ses études à la Quebec High School, au Stanstead Wesleyan College et à l'Académie commerciale de Québec.
Éditeur, propriétaire et imprimeur du *Saturday Budget*, du *Quebec Daily Telegraph* de 1891 à 1909, et de *L'Automobile au Canada*. Élu président de l'Association des quotidiens en 1926. Président de Quebec Newspaper Ltd., Chronicle Telegraph Publishing Co., Canadian Daily Newspaper Association, Frank Carrel Ltd. et Quebec Bridge Realty Co. Vice-président de Mortgage Discount & Finance Ltd. de Toronto, Prudential Trust Co. de Montréal et Municipal Bankers Corp. de Toronto. Directeur de Twin City Rapid Transit Co. de Minneapolis, International Portland Cement Co. de Spokane (Washington), Canadian Insurance Shares Ltd. de Toronto et National Industrial Bankers inc. de New York. Actionnaire du Stanstead Wesleyan College.
Fondateur du Club Rotary de Québec, du Club canadien et du Club automobile de Québec. Président de la Literary and Historical Society de Québec et du Carrel Fish and Game Club of Montreal. Président honoraire de la Quebec Provincial Motor League et du Council of Federated Workmen. Membre honoraire du Royal 22^{e} Régiment et de l'Army and Navy Veterans, unité 33. Membre de l'Advisory Editorial Committee et de la Canadian Annuel Review of Public Affairs. Gouverneur à vie de l'Association provinciale pour la protection des poissons et du gibier. Membre de l'Irish National League, du Club de la Garnison, du St. James Club, du Club de réforme de Montréal, du Montreal Club, de l'Author's Club, de l'Overseas Automobile-Club de Londres, du Cercle interallié de Paris, de l'Empire Press Union de Londres et du Circum Navigators de New York.
Fut conseiller législatif de la division du Golfe du 18 février 1918 jusqu'à son décès. Appuya le Parti libéral.

[1958] http://www.assnat.qc.ca/fr/patrimoine/anciens-parlementaires/carrel-frank-89.html, consulté le 25 janvier 2011.

Décédé à Québec, le 30 juillet 1940, à l'âge de 69 ans et 10 mois. Inhumé à Québec, dans le cimetière de l'église St. Andrew, le 1er août 1940.
Avait épousé à Québec, dans l'église St. Andrew, le 31 mars 1916, Annie Maude Spiller, fille de Robert et Elizabeth Spiller.
Publia notamment *Canada's West and Further West*, en 1911, *Tip on an Ocean Voyage, Around the World Cruise, Impressions of War et plusieurs éditions de Guide to the city of Quebec : descriptive and illustrated with map.*

Président du Club automobile (1912-1918)

Texte 3 : Biographie d'Auguste Pion (?-1950)

Source : Archives du CAA Québec, *Service*, mai&juin&juillet 1950, p. 1.

Carrel démissionne et suggère M. Auguste Pion afin qu'il agisse comme président suppléant. À noter que celui-ci remplacera Carrel lorsque ce dernier ne pourra assister aux réunions. Toutefois, dès 1922, Pion est officiellement président élu du Club. (19 déc. 1918)
M. Pion est réélu président (14 avril 1924)
M. Pion est réélu président (12 avril 1925)
M. Pion est réélu président du CAQ (29 fév. 1945)
M. Pion est réélu président du CAQ (13 fév.1949)
M. Pion est réélu (6 mars 1950)
Décès de M. Pion (1er mai 1950). J. B. Villeneuve le remplacera. (15 mai 1950) G. E. A. Dupuis est élu président. (8 mars 1951). Auguste Pion a dirigé le CAQ durant 28 ans (1918-1950).

M. Pion est nommé directeur de l'Association Canadienne des Bonnes Routes (16 juillet 1924)
M. Pion est nommé sur le CA du AAA à titre d'administrateur (27 oct. 1944)

M. Pion, représentant du Club sur le comité de tourisme avant que la Ville ne le fusionne avec l'Industrie, désire être relevé de ses fonctions. (25 nov. 1946)
A. F. Mercier est choisi pour remplacer M. Pion sur le CA du AAA (28 sept.1948)
Président de la Cie d'assurances du club automobile dès mars 1947.
Président de la fédération des clubs automobile de la Province, désignée sous le nom de Quebec Provincial Motor League
Il s'est occupé des détails de l'organisation de la Promenade annuelle des orphelins.
Pendant la dernière guerre, il s'occupa activement du Comité Canada-France qui s'était donné pour mission de faire parvenir des dons canadiens aux réfugiés de France et son zèle fut généreusement reconnu par le gouvernement français.

III) Les sources statistiques

Tableau 1 : comtés de la région de Québec subventionnés par le ministre de l'Agriculture de Québec pour entretien, gravelage et macadamisage de leurs chemins (1906-1910)

	montant ($)
total comté de Québec	2456,62
total comté de Portneuf	4191,63
total comté de Bellechasse	121,58
total comté de Lévis	5,90
total comté de Montmorency	16,50
total région de Québec	7201,74

Source : BAN, « Subventions aux municipalités pour entretien de chemins », Débats reconstitués de l'Assemblée législative, séance du 29 mars 1910, p. 94-100.

Tableau 2 : Nombre de chevaux par fermes au 1er octobre de chaque année dans le département du Rhône (1938-1963)

année	chevaux
1938	11000
1945	9000
1950	10000
1951	10000
1952	10000
1953	10000
1954	10000
1955	10000
1956	10000
1957	9000
1958	9000
1959	8000
1960	8000
1961	7000
1962	7000
1963	7000

Source : INSEE, *Annuaire statistique régional rétrospectif : région Rhône-Alpes*, Lyon, INSEE Rhône-Alpes, 1965, p. 332.

Tableau 3 : Nombre d'exploitation selon leur taille dans le département du Rhône en 1955

département et région agricole	ensemble	nombre d'exploitations d'après leur taille							
		moins de 1ha	1 à 2ha	2 à 5ha	5 à 10ha	10 à 20ha	20 à 50ha	50 à 100ha	100 à 200ha
beaujolais viticole	6933	703	963	1627	2105	1178	335	21	1
monts du lyonnais	7091	113	388	1042	2232	2454	838	23	1
plateaux du lyonnais	2697	204	361	491	624	780	229	8	
zone de grande culture entre Saône et Beaujolais	949	113	159	184	216	148	106	20	3
zone maraichère de Lyon	1002	255	213	245	151	113	23	2	
zone fruitière et viticole du Lyonnais	3862	840	715	918	734	502	145	8	
total du département	22534	2228	2799	4507	6062	5175	1676	82	5
total de chaque taille	100	9,9	12,4	20	26,9	23	7,4	0,4	

Source : INSEE, *Annuaire statistique régional rétrospectif : région Rhône-Alpes*, Lyon, INSEE Rhône-Alpes, 1965, p. 305.

Tableau 4 : Parc des tracteurs agricoles par régions agricoles du département du Rhône (1960-1962)

région agricole	superficie en ha	1960		1962	
		nombre de tracteurs	superficie par tracteur en ha	nombre de tracteurs	superficie par tracteur en ha
beaujolais viticole	67461	1017	66	1300	52
plateaux du lyonnais	32361	619	52	758	43
monts du lyonnais	121002	947	126	1267	96
zone maraichère de Lyon	18543	349	53	506	37
zone de grande culture entre Saône et Beaujolais	14382	276	52	324	44
zone fruitière et viticole du lyonnais	32102	720	45	899	37
total	285851	3928	73	5014	57

Source : INSEE, *Annuaire statistique régional rétrospectif : région Rhône-Alpes*, Lyon, INSEE Rhône-Alpes, 1965, p. 339.

Tableau 5 : Évolution de la population rurale et urbaine dans la province de Québec (1871-1956)

	population			proportion pour cent		
	urbaine	rurale	totale	urbaine	rurale	sources
1871				19,5	80,5	Annuaire statistique 1929
1881	311 704	1 047 923	1 359 027	22,8	77,1	
1891	499 715	988 820	1 488 535	33,5	66,4	
1901	654 065	994 833	1 648 898	39,7	60,3	
1911	966 842	1 038 934	2 005 776	48,2	51,8	
1921	1 323 071	1 038 128	2 361 199	56	44	
1931	1 813 606	1 060 649	2 874 255	63,1	36,9	1932
1941	2 092 602	1 227 038	3 319 640	63,32	36,68	1944
1951	2 728 798	1 326 883	4 055 681	67,28	32,72	1951-52
1956	3 240 838	1 387 540	4 628 378	70,0	30,0	1 960

Source : *Annuaire Statistique du Québec*, Québec, Bureau de la statistique, 1929 ; 1932 ; 1944 ; 1951-52 ; 1960.

IV) Les chronologies

Chronologie 1 : Présidents de l'Automobile-Club du Rhône (1902-2012)

Président	profession	date d'adhésion	prise de fonction	fin de mandat
Cambon Victor	ingénieur, industriel et écrivain	1902	15 janvier 1902	5 février 1907
Bernardin Henri	industriel	1902	5 février 1907	5 février 1909
Deydier Jean	industriel	1902	12 février 1909	6 mai 1931
Carle Marius	médecin	1906	11 mai 1931	22 septembre 1937
Bonnet Amédée	médecin	1902	24 novembre 1937	6 janvier 1942
Jubin Joannès	assureur	1914	28 mars 1942	fin 1942
Gerin Joseph	industriel	1912	26 février 1944	1948
Morin Pierre	industriel	1923	1948	9 janvier 1968
Dugelay Henri	ingénieur	1946	9 janvier 1968	1977
Ailloud René	ingénieur ECL, Garagiste	1924	1977	1981
Saisse Gabriel	industriel	1949	1981	1989
Feugier Charles	industriel	1959	31 mai 1989	1997
Polidori Claude	homme d'affaires		1997	En cours

Source : Sébastien Gardon, « Gouverner la circulation urbaine », *op. cit.*, Annexes Volume I, p. 76

Chronologie 2 : Présidents du Club Automobile de Québec (1912-1982)

Président	profession	prise en fonction	fin de mandat
Frank Carrel	Editeur	17-oct-1912	1918
Auguste Pion	Industriel	19-déc-1918	1er mai 1950
J. B. Villeneuve	Marchand de meubles	15-mai-1950	07-mars-1951
G. -E. -A. Dupuis	Colonel	08-mars-1951	02-mars-1952
Jos Thomassin	Négociant en gros	03-mars-1952	02-mars-1953
Jules Gingras	Homme d'affaires	03-mars-1953	01-mars-1954
J.-E. Laflamme		mars-1954	mars-1955
Mtre Jacques de Billy	Avocat	mars-1955	mars-1956
Albert Lachance		mars-1956	mars-1957
Paul-H. Soucy	Pharmacien	mars-157	mars-1958
J. Albert Towner	Directeur-général de la banque d'économie de Québec	mars-1958	mars-1959
Henri Toussaint		1960	1962
Gérard Marceau		1963	1969
Guy Renaud		1970	1971
Jean-Claude Dufresne		1972	1974
Jean-Paul Gagnon		1975	1977
Marcel Laliberté		1978	1979
Dominique Colard		1980	1981
Claude Ferron		1981	1982

Source : Archives du CAA Québec, « Ceux qui ont présidé aux destinées du Club Automobile depuis 25 ans », Service, février 1937, p.5 et 21 ; « Colonel G. –E. –A. Dupuis », *Autoclub*, janvier-février-mars 1951, p. 1 ; « Le conseil d'administration 1952 », *Autoclub*, avril-mai-juin 1952, p. 20 ; « L'Assemblée Générale », *Autoclub*, avril-mai-juin 1953, p. 1 ; « A l'Assemblée Générale du Club », *Autoclub*, avril-mai-juin 1954, p. 10 ; « L'assemblée générale annuelle », *Autoclub*, avril-mai-juin 1956, p. 19 ; « Notre conseil d'administration », *Autoclub*, avril-mai-juin 1958, p. 1 ; documentation fournie par Pierre Lafontaine.