

Les Cahiers de médiologie 12

N° 12 - DEUXIÈME SEMESTRE 2001

# Automobile



**14,50**  
95,11 F

**Gallimard**



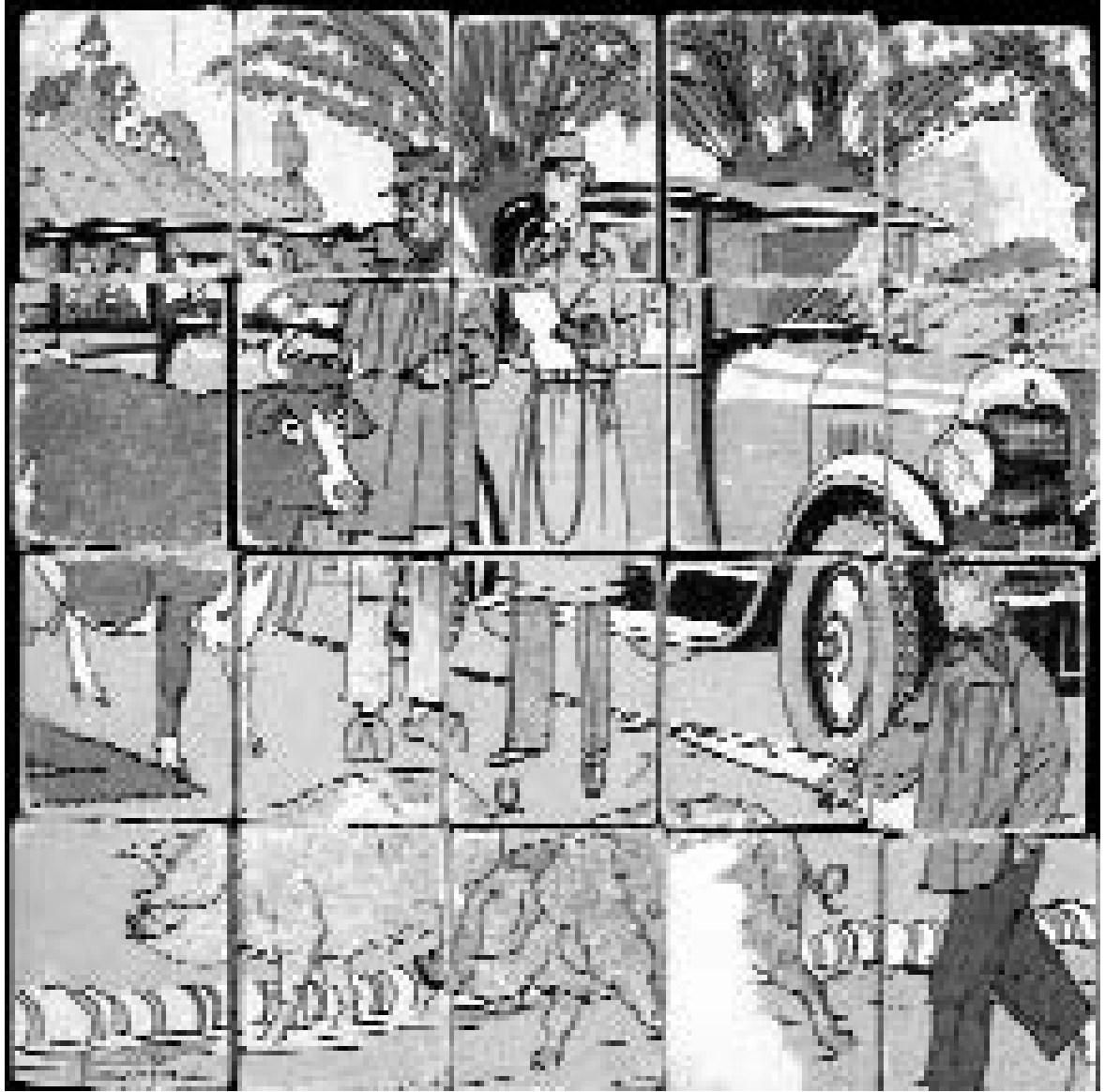
III

# Espaces



**Win Wenders,**  
*Easy, Midland,*  
*Texas,*  
extrait de *Written in*  
*the west,*  
Schirmer, Munich, 1987.





CATHERINE BERTHO-LAVENIR

# La découverte des interstices



« Le premier *devoir* du voyageur est de préparer son itinéraire avec l'Indicateur des Chemins de fer, l'édition la plus récente du Guide de la région qu'il se dispose à parcourir et les cartes de cette région. Pour qu'un voyage soit à la fois utile et agréable, il faut qu'il *ait été étudié* intelligemment »<sup>1</sup>... Nous sommes en 1903 et M. Paul Joanne, éditeur, depuis déjà des lustres, des guides qui pilotent les touristes de langue française, ne badine pas. Un voyage, fût-il d'agrément, se prépare avec sérieux.

1. *Guide Joanne, Provence*, 1903, « Conseils aux voyageurs ».

Il faut s'armer d'un horaire des chemins de fer, construire un itinéraire qui combine les correspondances, repérer les hôtels, envoyer des télégrammes et tâcher de trouver au sortir de la gare la « voiture » attelée qui mènera le voyageur avec armes, bagages et compagnons de route, vers le Grand Hôtel des Thermes ou l'Hôtel de Midi. Le lendemain, il faudra négocier avec un charretier local ou un loueur de chevaux pour que ce dernier conduise les visiteurs à la cascade la plus proche.

En deux décennies à peine, l'automobile libère le touriste. Bien qu'encore peu fiables, les coupés Panhard et Levassor ou les Peugeot des années 1920 ont une qualité que n'a pas le chemin de fer... Ils conduisent leur propriétaire le long de toutes les routes, ou presque, sur les nationales et les départementales, le long des chemins vicinaux, jusque dans les chemins de ferme s'il le faut. L'automobile reconfigure l'espace et la perception qu'en ont les hommes du XX<sup>e</sup> siècle. Adaptée au loisir et au voyage touristique, elle leur ouvre des territoires nouveaux et des expériences inédites ; pour elle ils aménagent des itinéraires tout neufs, goudronnent, asphaltent, redressent des virages, signalent les croisements dangereux, indiquent le monument le plus proche, le « point de vue » exceptionnel. Pour elle, ils reprennent le récit, déjà maintes fois rédigé, des merveilles de la France, la liste des paysages et des points de vue, le répertoire des monuments et des hôtels, des auberges et des curiosités, le remanient, le transforment pour dessiner un espace neuf, symbolique et technique à la fois. La France du touriste automobile, c'est celle d'une double expérience du plaisir. Plaisir de glisser sans effort dans l'espace, de dévorer les kilomètres, encore que le débat s'engage rapidement entre partisans de la vitesse qui grise et défenseurs du voyage « véritable », attachés à redécouvrir la lenteur. Plaisir, aussi, de savoir. L'automobiliste en balade peut reconnaître un château, une église, le cœur d'une vieille ville. Il est capable, guide en main, d'inscrire un monument dans un récit historique et national maintes fois ressassé : ici passa Jeanne d'Arc et là dort Napoléon... Le plaisir, cependant, se double trop souvent de l'inquiétude, légère mais présente, de s'égarer. L'automobiliste audacieux vit sous la menace de se trouver perdu dans le labyrinthe inextricable des routes et des chemins plus ou moins carrossables qui se sont brutalement ouverts à ses appétits voyageurs, alors même qu'il ne dispose ni de cartes ni de guides suffisamment précis, et qu'il est laissé à lui-même lorsqu'il navigue en ces espaces inconnus.

Face à ces délicieux dangers, les pionniers du tourisme automobile procèdent méthodiquement. Forgeant une culture du voyage qui est encore la nôtre, ils se dotent de cartes puis de guides adaptés à leurs desseins. Ils créent

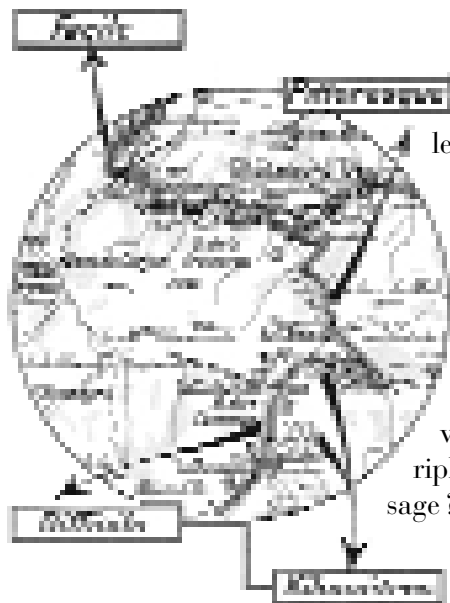
et financent, parfois de leurs propres deniers, des routes nouvelles dans des espaces nouveaux. Dans le même temps, ils contribuent à faire entrer dans le vaste registre du patrimoine le trésor des chapelles, lavoirs et fontaines qui bordent leurs étapes et entreprennent de protéger les sites qui, au détour d'un tournant ou au sommet d'un col, s'ouvrent à leurs yeux. Enfin, des articles, des revues spécialisées, des collections d'ouvrages intitulés *Visages de la Bourgogne*<sup>2</sup> ou *Sur les routes de Champagne*<sup>3</sup> répètent inlassablement ce qu'il faut penser des lieux traversés et quelles sont les émotions qu'il est bon d'éprouver. Ce faisant, l'automobile reconfigure des pratiques et des enjeux symboliques qui la dépassent largement. Technique du plaisir, l'automobile de tourisme construit au XX<sup>e</sup> siècle une vision collective de l'espace commun.

### La carte : redessiner le territoire

Dès la première décennie du siècle, quelques années à peine après que les Ponts et Chaussées ont homologué les véhicules à pétrole, apparaissent les premières cartes destinées aux automobilistes. La maison Michelin est bien sûr aux avant-postes du progrès. Elle a compris que, pour vendre ses pneus, il faut que le client potentiel puisse aller les user sur les routes et lance, à partir de 1907, un vaste programme d'édition cartographique. L'un des deux frères Michelin a été en poste au service de la carte de France au ministère de l'Intérieur et bénéficie du savoir-faire élaboré par les militaires. Une carte routière, pourtant, est tout autre chose qu'une carte dite « d'état-major ». L'échelle choisie correspond à l'aire de déplacement d'une automobile et non pas à la progression d'un détachement de soldats à travers ruisseaux et fossés. Le format lui-même est adapté à celui d'un vide-poche. Le système de pliage (breveté) est conçu pour que le chauffeur, arrêté au bord de la route, puisse la consulter aisément et les publicités la montrent étalée sur le capot d'une voiture. Les autres fabricants de pneus, Dunlop, par exemple, éditent à leur tour des cartes routières, s'attirant un procès en contrefaçon. Toutes sortes d'éditeurs s'attaquent à la question. Les cartes Taride élaborent ainsi un système de cartes à différentes échelles qui vont des « cartes grand tourisme avec grands itinéraires routiers kilométrés » à la carte de France au 1/1 300 000e « permettant au conducteur de tracer lui-même son itinéraire ».

Les cartes Michelin sont le témoin de l'expérience de l'espace propre à l'automobiliste : elles indiquent les côtes raides, dures aux premiers moteurs,

2. Marie Bul-  
lier et alii, *Vi-  
sages de la  
Bourgogne*,  
s. d., éditions  
Horizons de  
France.  
3. Maurice  
Hollande,  
*Sur les routes  
de Cham-  
pagne. Au-  
tour de Reims  
et d'Épernay*,  
éd. L. Mi-  
chaud,  
Reims, 1959.



Détail de la  
carte  
Michelin  
« Suisse-  
Haute  
Italie » de  
1931.

les descentes qui pourraient s'avérer dangereuses au regard des performances modestes des freins ; elles hiérarchisent les routes – rouge pour les nationales, jaune pour les départementales – non seulement en fonction de leur classement administratif mais en fonction de la vitesse qu'elles permettent d'atteindre et introduisent la notion de parcours pittoresque (route doublée de vert) qui tient compte de la motivation du voyageur : veut-il rallier au plus vite le but de son périple ou prend-il la route pour le plaisir d'admirer le paysage ? La carte Michelin indique aussi les routes en lacets, au signalment ambigu : doit-on les éviter ou au contraire les prendre pour le plaisir de la conduite sportive ? Elle précise les écueils potentiels (chemins non

carrossables, gués, passages à niveaux, bacs) et signale les curiosités qui sont autant de points de repère topographiques : églises, chapelles, ruines, châteaux et « autres curiosités ». On repère aussi les hameaux isolés, les villages, les bourgs, les usines ou les carrières avec une efficacité confondante. La nouvelle carte militaire, c'est la carte routière. L'état-major français s'en rend compte trop tard, en 1940, lorsque arrivent en trombe dans les plus petits villages les motocyclistes de l'avant-garde allemande, munis de cartes Michelin.

Cet intérêt pour les profondeurs du territoire a un précédent. Depuis vingt ans déjà les pratiquants du tourisme cycliste ont entrepris d'éditer pour leur propre compte des schémas adaptés à leur lent cheminement. Aucune de leur publication cependant n'a l'aspect systématique des grandes cartes routières. En Italie, les 50 000 membres du Touring Club ont d'abord financé la réalisation de guides cyclistes avant que l'association ne décide de réaliser, entre 1907 et 1914, une carte routière d'Italie qui demeure d'usage courant jusque dans les années 1970. Cette carte, elle aussi, a bénéficié, pour son établissement, de la bienveillance des autorités de l'Institut géographique militaire. Étonnante mansuétude de la part des pouvoirs publics qui mettent un instrument stratégique à la disposition des automobilistes, formidable preuve de la confiance qu'ont, au tournant du siècle, des démocraties sûres d'elles-mêmes en leurs élites girovagues. Superbe cadeau, aussi, que font à leurs contemporains les automobilistes lorsqu'ils dressent, à l'intention de tous, un portrait de l'espace collectif. Rappelons qu'en URSS les cartes routières exactes sont demeurées, jusqu'à la fin, une sorte de secret militaire...



Craignant en permanence de perdre son chemin, l'automobiliste scrute le territoire dans ses moindres détails et son regard se fait minutieux pour les points stratégiques : croisements mal signalisés, entrées et sorties de ville... Au tout début du siècle, un guide offre ainsi aux chauffeurs, sur le trajet de Paris à Garches et Sèvres, une curieuse collection de photographies où chaque carrefour est photographié tel qu'il se présente au conducteur. Une flèche sur la photo lui indique le parti à prendre. Pour rendre ses guides plus commodes, la maison Michelin fait dessiner par ses ingénieurs les sorties des grandes villes : en effet, en l'absence de signalisation adéquate, prendre la mauvaise branche d'une fourche peut mener loin dans une direction erronée. Une série de graphiques très pédagogiques explique au voyageur la topographie des lieux bien plus clairement que ne pourrait le faire un autochtone. Cela devient, d'ailleurs, un lieu commun du récit de voyage que l'incompréhension ou la mauvaise volonté de l'habitant face aux demandes des automobilistes : l'un cherche la direction d'un but lointain, Deauville ou Biarritz ; l'autre ne connaît que le chemin du bourg, ou de la ville voisine, et de toutes façons reste totalement étranger au projet du passant.

Force, donc, est pour l'automobiliste qui se sent étranger en son pays de compléter lui-même ses cartes par des guides qui lui assurent une autonomie minimale. Le premier guide de la maison Michelin, précisément destiné aux possesseurs d'auto, voit le jour en 1900. Il est gratuit. Sa fonction essentielle est de donner l'adresse des réparateurs de pneus, ainsi que celle des mécaniciens ou des épiciers et droguistes qui vendent du carburant, mais il mentionne aussi des hôtels et des restaurants. Entendons-nous : il n'est pas encore question de dresser le palmarès de la gastronomie française mais tout simplement de fournir au voyageur le gîte et le couvert dans des conditions d'hygiène et à un prix qui ne le scandalisent pas trop. La surenchère gastronomique viendra plus tard. Le principe pourtant est là : décrire le territoire en fonction des intérêts de l'automobiliste. À cet égard, les guides Michelin des années vingt dessinent une France très hiérarchisée : c'est dans les grandes villes que se trouvent les hôtels dotés d'ascenseurs et de l'électricité dans toutes les chambres. Dans les villes moyennes, on peut encore espérer trouver des salles de bains à tous les étages, mais dès qu'on arrive à Murat ou à Pontivy, la situation se gâte. Quant aux villages dépourvus d'auberge digne de ce nom, ils ne figurent tout simplement pas sur la liste, rayés de la carte. *L'Atlas touristique du Jura*, édité en 1952, témoigne de cette propension contradictoire du touriste à effacer, dans ce qu'il a découvert, ce qui ne convient pas à son projet. L'atlas en question est constitué d'un fonds de

carte Michelin ordinaire, où figurent tous les détails topographiques souhaitables, mais l'éditeur n'a conservé que les routes d'intérêt touristique. Le reste du Jura a disparu dans le néant d'un fonds grisé...

## L'œil de l'automobiliste

Hormis sa carte et son guide, que regarde l'automobiliste ? Lorsque la voiture à pétrole commence à se glisser discrètement dans l'économie des loisirs, elle doit compter avec des expériences de l'espace diverses, qu'elle transforme plus qu'elle ne les crée.

Considérons un premier mode de voyage : le long trajet qui mène périodiquement les riches estivants de Paris vers les lieux de villégiatures. On le faisait en train ; on le fait en voiture. Certains vont au plus vite : dans un nuage de poussière, ils foncent. D'autres restent sur le grand chemin, mais font étape, visitent, déjeunent et dînent en des lieux bien choisis. À tous cependant, le « grand tourisme » offre un regard sur le territoire qui n'est pas éloigné de celui qu'avaient les voyageurs en chemin de fer : une sorte de résumé à grands traits du pays où devant l'œil du conducteur se succèdent des paysages construits comme des tableaux dans un scintillement de lumière et de formes.

Bourgeois riche et cultivé, l'automobiliste en route pour Cannes ou Nice sait, en effet, regarder le paysage à travers son pare-brise, et s'il ne le sait pas, on le lui apprend. En témoigne ce « Poème de la Riviera » dû à la plume de Camille Mauclair, écrivain mineur, que publie, en 1926, *L'Illustration*, journal de la grande bourgeoisie nationale, dans le numéro annuel que la revue consacre à « L'automobile et le Tourisme ». Le chauffeur touche enfin aux bords enchantés de Saint Raphaël mais c'est le peintre qui écrit : « Il a quitté le Nord par le froid et la pluie, il a franchi les plaines et les coteaux de la Bourgogne, il a dépassé les brumes lyonnaises et vu, au-delà de Valence, un soleil inespéré rosir les murs safranés des premiers mas dans la vallée du Rhône ; il a traversé la noble et antique région arlésienne, aperçu Marseille dans un éblouissement, admiré la montueuse campagne de Toulon et la vigoureuse harmonie rouge et verte de la région des Maures »<sup>4</sup>...

Depuis les temps anciens du Grand Tour, lorsque l'Angleterre lançait sur les routes d'Europe et d'Italie les jeunes gens dont il fallait former le goût, la peinture, avec ses codes et ses savoirs, est le filtre à travers lequel le voyageur cultivé lit le paysage. L'automobiliste ne déroge pas à la règle. Signe

4. Camille Mauclair, « Le poème de la Riviera » dans *L'Illustration, L'automobile et le Tourisme*, 1926.

des temps, il n'a plus, comme le piéton de 1820, la sensibilité romantique et un amour particulier pour les ruines enfouies dans le feuillage, ou comme le cycliste de 1890, l'œil attentif aux frémissements de la lumière à travers les feuillages... L'automobiliste de 1926 est sensible aux couleurs fauves qui chantent et aux volumes qui structurent l'horizon. La vitesse de l'automobile, les grands horizons qui se succèdent construisent un regard qui lui est propre : « Voilà ce que voit rapidement l'homme qui voyage, tandis que l'auto contourne les sinuosités de la route du littoral : des promontoires, des cités, des palmeraies, des golfes, une ivresse de fleurs et de clartés »<sup>5</sup>...

### Découvrir l'arrière-pays ?

L'automobiliste en villégiature sait aussi se détourner du frémissement de la lumière sur la côte pour plonger dans l'arrière-pays. Là sont les villages austères et isolés, les gorges du Loup, la vallée du Verdon, la haute Vésubie. « Jadis on allait peu ou point jusque-là, faute de routes praticables, de moyens de transport, de gîtes assurés ; l'auto a permis la révélation de ce grandiose pays. Il a cessé d'être *terra incognita* »<sup>6</sup>.

Il retrouve là une autre expérience, celle des automobilistes qui partent résolument à l'aventure pour musarder dans les profondeurs de la France rurale, là où jamais chemin de fer, fût-il d'intérêt local, ne pénétra. Leur perception du paysage et de l'espace, on peut l'imaginer, est tout à fait différente.

Est-ce vrai ? Y a-t-il un lien direct entre un changement technique – l'automobile – et une construction symbolique ? La voiture a-t-elle permis une découverte radicalement neuve de l'espace national ? Une plongée sans précédent dans une France des interstices auparavant ignorée et négligée ? La réponse, en fait, est ambiguë. Depuis les temps anciens de l'excursion en voiture attelée, les espaces ruraux ont été arpentés, parcourus et décrits. Les chauffeurs de 1920 se hasardent sur des chemins déjà largement balisés et remettent leurs roues dans les pas des anciennes excursions en voiture attelée. Cependant l'automobile change l'échelle des choses : plus nombreux, les touristes motorisés vont plus vite que leurs prédécesseurs ; ils font plus de chemin, voient plus de choses. Lancés à soixante à l'heure sur les itinéraires anciens, ils découvrent une France nouvelle.

Témoin la métamorphose des « excursions » proposées dans la campagne auvergnate entre 1890 et 1930... On trouve vers 1895, près des grands hô-

5. *ibid.*

6. *ibid.*

# CARTE ROUTIÈRE

tels de Vichy, Royat ou Chamalières, des « cars alpins » tirés par deux chevaux, assez semblables, s'il faut en croire les photographies, à des corbillards mais néanmoins destinés à la promenade. Affrétés par un hôtel, un syndicat d'initiative ou un entrepreneur hardi, ils permettent d'« excursionner » vers les lacs environnants. Juste avant 1914, on leur substitue des véhicules à moteur. Pour de nouveaux trajets ? Pas vraiment. Sur les quatre excursions d'une demi-journée en autocar que propose, entre 1925 et 1938, le Syndicat d'initiative de Clermont-Ferrand, trois reprennent le même trajet que celui des « cars alpins » hippomobiles d'avant-guerre. Fondamentalement, le répertoire des curiosités et des monuments constitué au XIX<sup>e</sup> siècle n'a pas changé. En revanche, leur accès devient plus facile. Grâce au moteur à pétrole, on peut avoir l'ambition autrefois inaccessible, de faire dans la journée « la tournée des lacs » (Aydat, Chambon, Pavin, Montcineyre) ou encore d'atteindre la jolie petite ville de Besse et d'en revenir avant la nuit. Dans ces régions anciennement touristiques, l'automobile ne transforme pas tout de suite l'espace du loisir : elle l'étend simplement et introduit un incongru gain de productivité dans la très modeste industrie du voyage<sup>7</sup>. Dans les années 1950, la chambre de commerce de Reims qui patronne un luxueux album photographique intitulé *Sur les routes de Champagne s'en félicite*. Il s'agit d'indiquer aux voyageurs quelques itinéraires dans les environs de la ville. Mais quels environs ? « [...] il n'y a pas de notion plus incertaine que celle des environs d'une ville. Où commencent, où finissent-ils ? La diffusion des véhicules motorisés et leur vitesse croissante ont élargi à l'infini le cercle des excursions de week-end »<sup>8</sup>.

## Le guide converti à l'automobile

Les guides spécialisés, ces mentors anciens du touriste, accompagnent cette découverte des interstices et en adaptent le rythme et les trajets aux capacités de l'automobile. Toujours plus précis, minutieux, érudits, les guides imprimés dressent systématiquement un portrait de la France des petites routes, des hameaux, des chapelles isolées et des dolmens perdus. L'évolution du *Guide bleu* en témoigne<sup>9</sup>. En 1900 a lieu, en France, une révolution dont la coïncidence avec l'apparition de l'automobile ne peut être fortuite. Le vénérable guide Joanne, né avec le chemin de fer, se transforme en « guide bleu ». Gabriel Monmarché prend les rênes de l'entreprise et entreprend d'en modifier l'économie pour l'adapter à l'automobile. Certes, la transformation est

7. Béatrice Mantin, « Les syndicats d'initiative dans le Massif central. 1898-1943 », dact., 2001.  
8. Maurice Hollande, *op. cit.*  
9. Coll. *Les guides imprimés du XI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle. Villes, paysages, voyages.* Belin, 2000.

de prudente. Pendant des dizaines d'années encore, la structure fondamentale du guide bleu est organisée en itinéraires qui suivent les grandes voies de chemin de fer et suggèrent au voyageur de faire halte dans les villes principales. La découverte de la ville se fait en général à partir de la gare. Les excursions aux alentours sont construites à partir d'un centre où l'on revient toujours. Peu à peu cependant, le centre de gravité du guide se déplace. Les grandes villes, après tout, sont aussi desservies par les routes nationales, et le guide bleu admet que l'on peut arriver par la route à l'étape. Il imagine aussi que les excursions diverses se sont affranchies des services d'un autocar collectif ou d'un voiturier et indique au conducteur indépendant des itinéraires d'une précision extraordinaire, qui décrivent, kilomètre par kilomètre, les richesses des plus petites communes. Ainsi la région de Saint-Malo. En 1880, le vieux *Guide Joanne* proposait aux voyageurs une carte sommaire des bords de la Rance. On y voyait le trajet du chemin de fer – bien sûr – et quelques routes dessinées de façon imprécise : de toutes façons, le conducteur de la voiture à cheval qu'on louerait localement connaîtrait son chemin. En 1920, la carte est transformée. Bien dessinée, précise, elle s'adresse à un automobiliste qui doit s'y retrouver tout seul. En 1953, toujours pour cette bande de terre qui va de Dinan à Dinard, la précision est désormais, de l'ordre du kilomètre. Le conducteur apprend<sup>10</sup> qu'à Saint Suliac, « à 4,5 km à l'ouest de Châteauneuf » s'ouvre un « détour intéressant ». « La branche de droite ou nouvelle route » passe près du menhir de Chablé ; la branche de gauche amène à un modeste mont (72 m) qui « domine l'estuaire de la Rance. On y voit une croix de pierre et la tour d'un ancien moulin. Beau panorama ». Ce petit trajet annexe occupe six lignes en petits caractères, d'un volume qui compte 591 pages. Dix-huit volumes décrivent la France et l'amateur peut les compléter par une France automobile en un volume. Pas un pouce du territoire n'échappe au regard savant et méticuleux du guide bleu. Le territoire tout entier s'offre dans son détail au désir de l'automobiliste. Nul ne peut lui échapper. Il y a du viol dans cette disponibilité forcée des espaces ruraux. Les routes en France sont publiques et ouvertes à tous. Les chemins qui mènent aux fermes bretonnes aussi, pourvu qu'ils soient communaux. À quoi pense la fermière lorsqu'un automobiliste égaré vient faire demi-tour dans « sa » cour avant de reprendre, confiant dans l'idée que le monde lui appartient, sa quête de la petite chapelle perdue au fond d'un vallon ?

10. *Guide Bleu Bretagne*, 1953.

## Espaces neufs, espaces ouverts

La marche conquérante des automobilistes ne se satisfait pas des chemins qui existent. Lorsque l'automobiliste n'a pas de routes, il en crée. Entre 1910 et 1930, on voit apparaître en France des trajets construits exclusivement pour le plaisir du voyageur automobile. La « Haute route des Alpes » va de Thonon à Nice par les cols (L'Iseran, 2 352 m., Vars, 2 120 m., Le Galibier, 2 560 m., La Cayolle 2 352 m.)... Route stratégique d'un nouveau genre, financée en partie par le Touring Club, elle est expressément dessinée pour le plaisir de l'œil. De Biarritz à Perpignan, une Haute Route des Pyrénées réitère l'exploit : aller de col en col, longer la frontière, ouvrir des espaces nouveaux aux appétits ludiques des conducteurs et – il faut bien justifier ses plaisirs – développer l'économie locale. Lorsque l'automobiliste n'est pas attiré par les hauteurs, il se glisse dans les anfractuosités des gorges et des *canyons* qui lui offrent émotions et ponts de vue « pittoresques ». Le Syndicat d'initiative de Millau demande, en 1926, à E.A. Martel infatigable explorateur de gouffres et « inventeur » des Causses, de rédiger un guide intitulé *Causses et Gorges du Tarn*. Les automobilistes, promet-il, s'y trouveront très bien renseignés sur les routes dangereuses et sur les chemins « possibles mais délicats [...] Une « vérification de minute », faite au service géographique de l'armée, n'a-t-elle pas corrigé une erreur de 300 m sur les anciennes cartes ? Dans les Landes, une nouvelle route, de Bordeaux à Biarritz, doit desservir les stations balnéaires de la côte et ouvrir les espaces isolés de la lande et de la forêt à la civilisation.

11. TCF  
*Revue mensuelle*, juillet 1921 : « Grâce aux routes qui ont été construites pendant la guerre et aux travaux qui ont été ou seront réalisés pour les améliorer, il doit être considéré dès maintenant comme un des plus merveilleux centres d'attraction pour tourisme automobile ».

D'autres s'ouvrent dont, dans les années vingt, l'enjeu est patriotique. Ainsi la Route des Vosges que médite de créer, en 1921, le Touring Club de France sur le modèle de la route du Jura, qui prendra opportunément appui sur les réalisations allemandes. Elle contribuera à renforcer le sentiment national, puisque l'automobiliste français ira là bas « comme en pèlerinage », et à développer le pays puisque « s'ouvrent au tourisme automobile des parties des Vosges jusqu'ici inaccessibles »<sup>11</sup>. « Permettant l'accès facile de sommets vosgiens jusque-là inabornables autrement qu'à pied, unissant en bien des points, le versant lorrain au versant alsacien, et contribuant ainsi à effacer les derniers souvenirs d'une barrière politique anéantie pour toujours... » la nouvelle route affirme son importance patriotique et stratégique.

Qu'il s'agisse de marquer une frontière, de soutenir un développement économique, de renforcer le sentiment patriotique, le plaisir du conducteur est rarement dissocié, dans ces projets routiers qui engagent la collectivité,

de l'intérêt général. Enjeux économiques, patriotiques, culturels, sociaux, tout s'emmêle et s'embrouille pour faire de l'automobile le sésame d'un projet symbolique collectif.

### Le patrimoine de la France profonde

C'est dans cet esprit qu'il faut comprendre la transformation de la politique de protection des monuments et des sites qui intervient en même temps que la révolution automobile. Le patrimoine change d'échelle en même temps que la carte. Au moment même, en effet, où le tourisme automobile lance les conducteurs sur les petites routes de province, les responsables des monuments historiques s'intéressent soudain à un répertoire neuf de moulins, de chapelles, de lavoirs auparavant ignorés. La loi de 1913 élargit la notion de classement à des édifices jusqu'alors négligés. Des commissions des sites et des monuments sont installées à partir de 1908 dans tous les départements sous l'autorité des préfets. On invente la notion de site protégé, qui sera inscrite dans la loi en 1930, afin que la puissance publique vienne au secours de ceux qui tentent d'empêcher un barrage électrique de s'installer dans la Vallée noire en Berry ou de bâtir un hôtel sur un promontoire vierge... Les pouvoirs de l'État sont encore modestes mais le mouvement associatif vient à la rescousse : sociétés savantes, échelons locaux du Touring Club de France, associations de défense des vieilles demeures, qui recrutent dans les milieux mêmes où l'on achète des automobiles, diffusent dans l'ensemble de la société l'idée que sites et monuments sont des richesses collectives tandis que les syndicats d'initiatives, de création toute récente, s'activent pour que les automobilistes aient quelque chose à se mettre sous les yeux. L'édition spécialisée accompagne le mouvement : soutenus par la vague régionaliste, de grands éditeurs mettent au travail érudits locaux et grandes plumes pour concocter des collections qui ont pour titre *Sites et Monuments* (Arthaud), *Anthologie illustrée des Provinces françaises* (Renouard & Laurens), *Provinciales* (Horizons de France). Tous reprennent et modernisent le discours déjà ancien de la symbolique du territoire national. Ils offrent aux appétits des esthètes, des protecteurs du patrimoine, des amoureux des vieilles pierres, les espaces ruraux jusqu'alors vierges ou presque de toute intervention. Ils font de leur beauté, de leur signification, de leur insertion dans le récit collectif de l'histoire nationale, un enjeu renouvelé sur lequel s'abattent voyageurs, littérateurs, journalistes, syndicats d'initiative,

auteurs locaux, poètes et préfets...

Il faut le dire : l'amour exclusif et répétitif de la France profonde ne date en rien des années 1940. Lorsque arrive le Maréchal, le culte du sol natal se confond, depuis deux décennies au moins, et dans des pans entiers de la littérature, avec la célébration de la beauté des provinces, l'honneur rendu au travail paysan, le respect de la tradition inscrite dans les pierres... Dès les années 1930, les automobilistes célèbrent la France provinciale, modeste et mesurée qu'ils parcourent dans des termes qui appartiennent à la culture commune de leur temps. Ils trouvent les mêmes mots que les autres pour dire leur amour d'une France profonde qui s'offre à eux. Témoin l'enthousiasme de *l'Annuaire de l'Automobile Club du Limousin* pour 1934-1935 qui propose à ses membres des excursions en Haute-Vienne, en Corrèze et en Creuse, dont il est bien précisé que « les départs et les retours se feront toujours de Limoges » : « Trois départements qui forment une des plus belles régions de la France ; trois départements semés de bijoux parmi les plus beaux de la nature : collines aux flancs herbus, domaine des chèvres qui jettent les notes noires et blanches de leur corps sur le vert des prairies, qui scintille sous les rayons du soleil, cours d'eau escarpés murmurant le long de leur chemin entre les bois et les prés... bruits enchanteurs... pacages plantureux... odeur aromatique du foin prêt à être rentré... Creuse, Corrèze, Haute-Vienne... »<sup>12</sup>

Ne nous moquons pas des poètes départementaux, même s'ils appartiennent à l'Automobile Club. Ce que nous dit l'auteur des huit itinéraires dans les départements précités, c'est qu'un type de célébration du territoire national s'est associé à une pratique du voyage et que l'alliance des deux est destinée à une longue carrière. Après 1945, en effet, si, dans la grande littérature nationale, les récits bucoliques glorifiant la terre et le monde rural se font plus discrets (encore que...), ils persistent en revanche fort longtemps dans les ouvrages apparemment dépourvus d'enjeu politique et, pour ce, moins surveillés, qui présentent les provinces aux voyageurs curieux. Parce que le touriste automobile aime les burons et non les usines, les petits bourgs médiévaux et pas les HLM, les lignes de crête se découpant à l'horizon et non les zones industrielles, il a consommé, bien après sans doute que l'idéologie en soit passée de mode, des récits discrètement conservateurs – sinon pire – expliquant que la vraie France est celle du paysan laborieux, de l'espace rural préservé, de l'auberge modeste mais propre, sise dans un bourg endormi... Ou comment une technique qui fut d'avant-garde – l'auto – finit par s'associer, en toute bonhomie, à des propos paisiblement réactionnaires...

12. Fernand de Laborderie, « Quelques promenades en Haute-Vienne, Corrèze et Creuse », dans *Annuaire de l'Automobile Club du Limousin*, Publica, Limoges, 1935.



