

UNE FORMIDABLE
INVENTION
À HAUTS RISQUES
L'AUTOMOBILE
DANS LES
ALPES-MARITIMES

Catalogue de l'exposition des
Archives départementales
des Alpes-Maritimes

2008

Commissariat de l'exposition :

Jean-Bernard Lacroix

Conservateur général du patrimoine, directeur des Archives départementales

Jérôme Bracq

Attaché de conservation du patrimoine, responsable du service éducatif

Rédaction du catalogue :

Jean-Bernard Lacroix

Jérôme Bracq

Travaux photographiques et numériques :

Jean-François Boué

Karine Valensi

Michel Graniou

Restauration :

Berthille Poncin

Hélène Cordonnier

Montage et installation :

Denis Chaix

René Rossini

Bernard Laugier

Dactylographie :

Georgette Deray

Marie-Angèle Mercati

Christiane Zuccarini

Table des matières

La découverte

- La locomotion terrestre
- La naissance de l'automobile
- L'apparition de l'automobile dans les Alpes-Maritimes
- Adversaires et partisans
- L'essor de l'automobile

LA DECOUVERTE



La locomotion terrestre

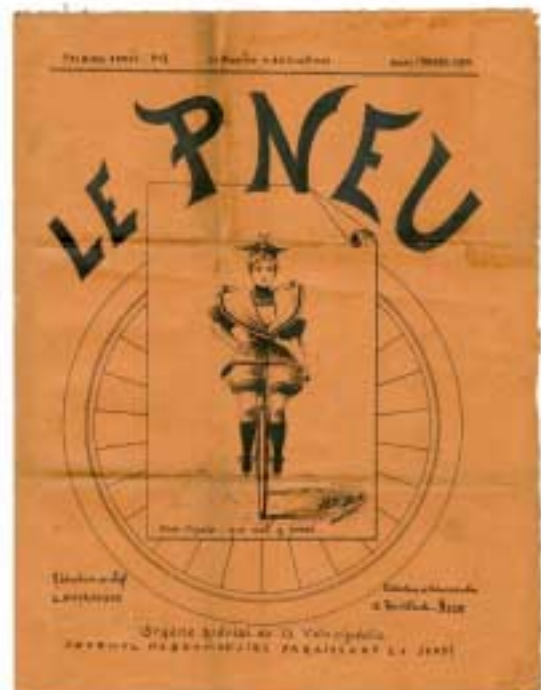
L'homme, par ses propres moyens, est capable de franchir d'assez longues distances, en marchant à une vitesse de l'ordre de 4 à 5 km/h. Ses déplacements furent longtemps liés à un mode de vie nomade. Pasteur, il recherchait des espaces propices à l'élevage de ses troupeaux. Avec la sédentarisation des populations, les échanges et le commerce ont été des moteurs d'une constante mobilité. Le transport de marchandises nécessitant une force qui dépassait souvent ses capacités, l'homme fit preuve d'ingéniosité pour augmenter ses performances. Pour accroître sa rapidité et les distances parcourues, ce qui exigeait une endurance particulière, il a domestiqué des animaux véloces ou robustes, chevaux, ânes, bœufs. Il les a dressés pour en faire ses auxiliaires qu'il pouvait selon le cas, monter, charger ou utiliser pour tracter. Cette dernière technique a été décisive lorsque l'invention de la roue en a considérablement accru l'efficacité. La première représentation connue, sur un bas-relief d'Our en Chaldée, figure un char au IV^e millénaire av. J.-C.

Les véhicules ont été sans cesse perfectionnés depuis les lourds chariots du Moyen Âge jusqu'aux coches du XVI^e siècle et aux diligences dont le confort et la conduite ont été notablement améliorés par des évolutions techniques comme le train tournant et la suspension.

Pourtant ce type de transport n'était possible et efficace que s'il disposait de voies adaptées avec une largeur suffisante et un revêtement régulier car ces véhicules étaient malaisés à manœuvrer, encombrants et passaient avec difficulté les obstacles. Or les routes restèrent longtemps mal entretenues et la fragilité des ponts qui enjambaient ravins et cours d'eau rendaient la circulation aléatoire.

C'était particulièrement le cas dans les pays de montagne comme la Provence orientale et surtout le comté de Nice où les Alpes tombent brutalement dans la mer.

Au début du XIX^e siècle encore, deux routes seulement pouvaient être empruntées par des charrois, d'une part celle de France en Italie qui, venant d'Aix, longeait le littoral par Antibes, Nice et se poursuivait jusqu'à Gênes depuis la fin du Premier Empire, d'autre part celle de Nice à Turin qui permettait d'assurer la liaison du chef-lieu de la Province avec la capitale du royaume de Piémont-Sardaigne par le col de Tende. Les deux routes « roulières », selon l'expression en usage pour les distinguer des autres routes qui n'étaient en réalité au mieux que des pistes muletières, restaient des voies de communication précaires, fréquemment interrompues par les crues des torrents méditerranéens qui se succèdent tout au long de la côte, Siagne, Brague, Loup, Var, Paillon notamment et par les nombreuses chutes de rochers dans la traversée des gorges ou encore par la neige en hiver lorsqu'il s'agissait de s'aventurer sur la route de la Roya, ouverte à la circulation des véhicules sur tout son parcours depuis 1784.



Revue *Le Pneu*, 15 mars 1894

Dans ces conditions, les véhicules restaient l'apanage des villes et de la côte, tandis que les ruraux se déplaçaient

généralement à pied réservant leurs animaux pour les travaux agricoles. Tous les témoignages attestent que les chemins mal entretenus, étroits, accrochés aux pentes des montagnes sur des sols gravement déstabilisés par l'érosion ne pouvaient être empruntés sans danger en raison des risques d'éboulement et les bêtes de sommes s'y trouvaient parfois en difficulté.

La marche restait donc le moyen de déplacement le plus répandu au XIX^e siècle et c'est ainsi que les distances étaient déterminées par le temps de parcours à pied d'une localité à une autre. Lorsque l'intendant fit savoir au ministre de l'Intérieur qu'il ne trouvait personne pour exercer la fonction de secrétaire de la commune de Rimplas en 1839, il évoqua surtout le problème de son éloignement à « 24 heures du chef-lieu de la province »(1) Le moindre déplacement constituait une véritable expédition et des frais de nourriture et de logement, ce dont se plaignait l'intendant Crotti en 1826. Pour se rendre à Guillaumes, non seulement il n'avait trouvé à Puget-Théniers qu'une misérable auberge où la nourriture était déplorable et où il était impossible de dormir mais il avait dû parcourir le trajet à pied, soit 11 heures de marche de Nice à Roquestéron, 17 heures pour Puget-Théniers et 23 heures pour Guillaumes (2). En 1860 lorsque fut évoqué le rattachement de Roquestéron-Grasse à Roquestéron, un des arguments était la proximité immédiate de la justice de paix alors que le fait de dépendre de Coursegoules imposait plusieurs heures de marche par des chemins périlleux et tellement étroits qu'un mulet n'aurait pu les parcourir sans danger.

Au début de la Troisième République non seulement la circulation des voitures restait cantonnée à de rares itinéraires mais elle présentait également des dangers en raison des précipices comme le prouve en janvier 1872 le spectaculaire accident de la diligence assurant le service de voyageurs entre Nice

et Coni (3) dont la nouvelle parvenue à Paris donna lieu à la publication d'une gravure en pleine page dans *L'Illustration* du 10 février 1872. Les véhicules attelés étaient surtout utilisés pour transporter des volumes importants de marchandises, relayant sur terre le transport maritime. Mais à Nice, comme dans les autres stations de tourisme du Midi, les cochers étaient devenus une corporation florissante assurant le transport des voyageurs arrivant en gare jusqu'aux hôtels, leur offrant des possibilités d'excursions et gérant des services réguliers de passagers entre localités.



Cycliste à Grasse vers 1910

Ils utilisaient des voitures omnibus, comme celle faisant la desserte de Nice à La Colle par Cagnes, expertisée en 1883 par Jean-Baptiste Belgrand, forgeron carrossier de Nice. La voiture avait une caisse de 3 m de long par 1,20 de large pouvant tenir 12 personnes sur les banquettes avec un siège sur le devant pour le postillon et une banquette sur la galerie de l'impériale pour 4 places. La voiture était suspendue avec 3 ressorts à l'avant et 3 à l'arrière. Les roues avaient un diamètre de 1,36 m à l'arrière et de 0,90 à l'avant. A l'extérieur la voiture était peinte en jaune « profilé noire et une bande rouge à la frise du milieu de la caisse »(4) En 1925, des entreprises de transports comme la maison Tordo offraient toujours des services de

véhicules hippomobiles à un ou deux colliers avec un conducteur pour 7,50 francs et 10,50 francs de l'heure. Cependant au XIX^e siècle, apparurent de nouveaux moyens de transports autonomes qui se substituèrent progressivement à la traction animale. Dès le milieu du XIX^e siècle, le chemin de fer à vapeur s'imposa comme moyen de transport inégalé sur de longues distances, par sa rapidité et sa sécurité, tant pour les voyageurs que pour les marchandises mais il nécessitait des investissements considérables pour réaliser les voies spécifiques qui lui étaient indispensables et qui en limitaient par la même la diffusion à quelques grands axes.

La quête d'autonomie dans la mobilité restait au premier rang des préoccupations depuis les premières études de transmission mécanique à des roues au XVI^e siècle. Objet de curiosité et de mode, le célérifère apparut sous la Révolution puis la draisienne sous la Restauration n'apportaient pas de progrès décisif car il fallait les propulser à grandes enjambées. L'idée de Michaud d'adapter une pédale sur la roue avant en 1861 fit progresser considérablement le vélocipède qui connut très vite un réel engouement. La première grande course entre Paris et Rouen se déroula en 1869 et une dizaine d'années plus tard le passage à la roue arrière motrice actionnée à partir d'une transmission par chaîne donna sa physionomie définitive à la bicyclette. En 1881 fut créé le Vélo-Club de Nice. Le succès fulgurant de ce nouveau moyen de locomotion donna lieu à de nombreuses compétitions et à la publication à Nice, en 1894, d'un hebdomadaire qui lui était dédié sous le titre du *Pneu*, mettant en exergue l'invention déterminante de l'Anglais John Dunlop. En 1888, celui-ci avait en effet apporté un progrès décisif en substituant aux bandages de caoutchouc plein des bicyclettes le pneumatique, réduisant les chocs et la perte d'énergie.

Le vélocipède avait instauré la locomotion routière individuelle autonome bientôt relayée par l'automobile.



Fardier à vapeur de Cugnot, 1769

La naissance de l'automobile

La propulsion par la vapeur fut expérimentée pour la première fois en France avec un certain succès par Joseph Cugnot en 1769. Les essais ne furent pas poursuivis. D'autres, conduits à l'étranger, restèrent sans lendemain mais, à partir de 1825, les voitures à vapeur se développèrent rapidement en Angleterre en même temps que le chemin de fer. Après Gurney, c'est surtout Walter Hancock qui fit progresser considérablement la voiture à vapeur. En mettant en service entre 1831 et 1833 les premiers véhicules de transport public à vapeur à Londres, il fut le créateur de l'automobile pratique et l'initiateur du transport automobile urbain. Mais il se heurta à l'opposition des cochers et à la politique anglaise favorisant le chemin de fer.

Tandis que les réalisations se multipliaient dans les années 1830 en Angleterre, la France apportait par ses ingénieurs diverses innovations comme l'invention du différentiel par Pecqueur en 1828 permettant l'indépendance des roues pour tourner ou avancer en ligne courbe. Charles Dietz relança l'expérimentation en France en 1834 avec un remorqueur à vapeur qui accomplit le trajet entre Paris et Versailles.

Si d'autres modes de propulsion furent envisagés, l'air comprimé par David Gordon en 1819 ou le gaz par Samuel Brown en 1824, ce n'est qu'en 1860 qu'Etienne Lenoir construisit la première voiture automobile à moteur à explosion,

utilisant le gaz d'éclairage comprimé puis, en 1862, le pétrole. Ce véhicule lent et consommant beaucoup d'énergie resta expérimental. La même année, l'ingénieur Dignois Beau de Rochas breveta le principe du cycle à 4 temps : aspiration, compression, explosion, échappement, principe décisif dans le fonctionnement d'un moteur à explosion.

Mais la locomotion routière mécanique restait marginale, en raison d'une certaine hostilité et de la priorité accordée au transport ferroviaire. D'ailleurs l'orientation de la traction à vapeur sur les routes était presque entièrement tournée vers les usages industriels de « locomotives routières » permettant de traîner de gros charrois.

C'est seulement après le Second Empire que la voiture à vapeur connut un regain d'intérêt en France sous l'impulsion d'Amédée Bollée qui construisit l'« Obéissante » et parvint à parcourir sans encombre le trajet du Mans à Paris en octobre 1875. Il avait introduit dans cette voiture un nouveau système de direction avec les deux roues pivotant sur un essieu fixe. Il perfectionna ses modèles et, en 1880, la « Mancelle » fut fabriquée en plusieurs exemplaires. Tandis que Bollée poursuivait dans la voie du moteur à vapeur, d'autres développaient la filière du moteur à explosion et, après Siegfried Marcus en 1875 et Delamarre-Debouteville en 1883, la mise au point par Gottlieb Daimler de moteurs à la fiabilité éprouvée lança définitivement l'automobile à pétrole lorsque la société Panhard-Levassor en acquit le brevet en 1889.

La décennie 1890 marqua le véritable démarrage de l'automobile. Quelques clients fortunés de l'aristocratie s'y intéressèrent, en achetèrent et les mirent à l'épreuve, se confrontant avec les constructeurs lors de compétitions, d'endurance d'abord puis de vitesse. Alors que l'automobile ne concernait qu'une petite élite et que l'essentiel de la population n'en mesurait pas encore

l'intérêt mais y voyait plutôt un passe-temps de riche, Pierre Giffard qui avait révélé la bicyclette par la course Paris-Brest-Paris, donna une formidable publicité à l'automobile en organisant le 22 juillet 1894 avec *Le Petit Journal* la première course entre Paris et Rouen. Cette manifestation, en visant la promotion de l'automobile, entendait « pousser au développement des exercices de plein air, du tourisme, du bien-être social par la locomotion individuelle ou collective facilitée sur les grandes routes au gré de chacun ». Les compétiteurs étaient une trentaine. Le tracteur à vapeur De Dion-Bouton arriva le premier en 5 h 40 à la vitesse jugée énorme de 22 km/h devant les voitures Panhard-Levassor et Peugeot équipées de moteurs à pétrole.



Première diligence à vapeur expérimentée par Curney en Angleterre

L'année suivante, on augmenta considérablement la difficulté en portant la distance à 1 200 km entre Paris et Bordeaux aller et retour. La course mit en concurrence les trois modes de propulsion avec 12 voitures à pétrole, 6 à vapeur dont la vénérable « Mancelle » de Bollée et une électrique. Emile Levassor remporta l'épreuve avec une confortable avance sur une 4 CV Panhard-Levassor portant le n° 5 en 48 heures 47 minutes à 24 km/h de moyenne, accomplissant le tour de force de tenir la barre pendant 48 heures sans interruption. Le moteur à pétrole y avait démontré sa suprématie. La course avait aussi prouvé l'intérêt d'une innovation testée par des frères Michelin, sur la voiture pilotée par André qu'ils avaient

équipée de bandages pneumatiques démontables. Depuis 1894 en effet, ils travaillaient à adapter aux automobiles le pneumatique utilisé sur les bicyclettes afin de remédier aux effets néfastes des chocs sur les routes au profil chaotique.

En 1895 également, le comte de Dion fonda l'Automobile-Club de France avec le baron Zuylen de Nievelt, un habitué de la Côte d'Azur, qui fut le premier président et le resta jusqu'à 1922.

En octobre 1896 les organisateurs trouvèrent une distance encore plus longue entre Paris et Marseille. La course confirma le triomphe du pétrole. Elle montra par ailleurs les dangers de la direction à barre franche qui conduisit Levassor à une embardée fatale à 45 km d'Avignon et coûta la vie, la même année, au vainqueur de l'épreuve, Mayade qui conduisait une Panhard-Levassor. Il en résulta l'abandon du système de direction réversible commandé par une barre franche au profit du volant apparu en 1898.

Archdeacon, pionnier de l'automobile puis de l'aviation, a gardé de cette course le souvenir de l'enthousiasme des populations se pressant partout par centaines pour les acclamer. Il était convaincu « que tous avaient saisi que ces automobiles qui dévoraient la route étaient en train de marquer une des plus glorieuses étapes de l'humanité dans sa marche toujours ascendante vers le progrès. Ils acclament non pas des hommes mais des idées comprenant que les hommes disparaissent et que les idées restent ».

A partir de 1898 les épreuves sur routes se multiplièrent et s'internationalisèrent comme Paris-Amsterdam gagnée par Fernand Charron sur Panhard.

En 1897, le salon du cycle qui se tenait tous les ans depuis 1890 accueillit la première présentation d'importance de « voitures sans chevaux » au Palais de l'Industrie sur les Champs-Élysées. Elle attira la foule de visiteurs et, devant ce succès, l'Automobile-Club décida d'organiser son propre salon au mois de

juin 1898 sur l'esplanade des Tuileries. On compta 269 exposants. En France plusieurs sociétés étaient déjà en plein développement à côté de Panhard-Levassor et de Peugeot : Mors, Rochet-Schneider, de Dietrich, Delahaye puis les frères Renault.

La première voiturette construite par Louis et Marcel Renault en 1898 comportait deux innovations importantes au niveau du changement de vitesse et de la prise directe supprimant la transmission traditionnelle par chaîne. Le brevet en fut déposé en 1899 et la voiture connut un grand succès.



Automobile Panhard-Levassor, vers 1895

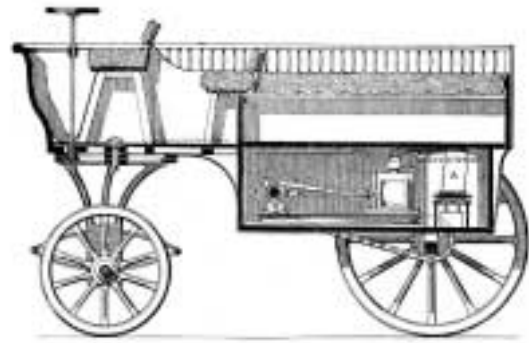
Désormais l'automobile à pétrole s'était définitivement imposée malgré les derniers exploits en forme de chant du cygne des tenants des autres modes de propulsion : le 1^{er} mai 1899 Jenatzy fit sensation en étant le premier à dépasser la vitesse de 100 km/h sur une voiture électrique et le 11 avril 1902, à Nice, Serpollet sur son « Oeuf de Pâques », voiture à vapeur, battit le record à 120 km/h.

Le journaliste de *L'Illustration* pensait que l'avenir était à l'électricité mais reconnaissait que le pétrole s'imposait dans l'immédiat : « quand on

aura trouvé -oh rêve- le générateur pratique, le pétrole baissera pavillon devant l'électricité mais en attendant le pétrole est le maître incontesté de la locomotion automobile, car il est l'énergie qui se débite en bidons chez tous les épiciers du monde. Il n'est donc pas étonnant que les voitures à pétrole se trouvent à l'exposition des Tuileries dans la proportion de 90 % ».

Les prix de vente se situaient alors entre 5 et 12 000 francs, jusqu'à 20 000 francs pour certains modèles de la maison Panhard et les délais de livraison étaient de l'ordre de 12 à 18 mois. Considéré alors avant tout comme un sport, l'automobilisme était un luxe que seuls pouvaient se permettre quelques privilégiés. Le journaliste conclut après avoir présenté de séduisants modèles tels que mails, ducs, breaks, victorias, coupés ou phaétons : « à mes lecteurs de voir si l'envie qu'ils ont de se livrer au sport le plus captivant qui soit est assez forte pour qu'ils s'imposent ces sacrifices de patience et d'argent ».

En seulement quelques années précédant le passage au XX^e siècle, l'automobile avait considérablement progressé. Dotée de la direction à barre, de la transmission aux roues arrières par chaîne, de freins à patins en bois, ignorant radiateur, allumage électrique, pneumatiques, la Panhard-Levassor qui avait triomphé dans Paris-Bordeaux en 1895 faisait figure d'ancêtre lorsqu'en 1901, un an après la mort de Daimler, ses collaborateurs mirent au point une voiture innovante par le châssis en tôle d'acier embouti, l'allumage par magnéto, le levier de vitesse à boîte sélective et le radiateur en nid d'abeille pour le refroidissement, une 35 HP commercialisée sous le nom de Daimler Mercedès à la suite de la convention passée en 1900 entre la société des moteurs Daimler et le banquier Jellinek qui vivait une partie de l'année à Nice et, après s'être pris de passion pour l'automobile, avait décidé d'investir dans la construction de véhicules.



Voiture à pétrole Lenoir

Désormais, à l'aube du XX^e siècle, l'automobile avait changé de dimension comme le souligne un article de *La Côte d'Azur sportive* de septembre 1901 : « le passe-temps agréable est devenu utilité, nécessité même. Ici c'est l'organe qui a formé le besoin, le besoin insatiable de voir vite, de voir tout, d'enjamber la plus grande surface possible de notre petit globe ». L'automobile entamait une marche qui, en un siècle, allait imposer une transformation profonde de la société.

L'apparition de l'automobile dans les Alpes-Maritimes

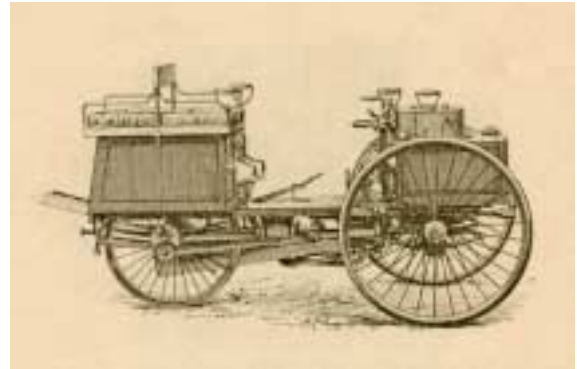
Jusqu'en 1880 la locomotion routière à vapeur était encore inconnue dans les Alpes-Maritimes. Tout au plus occasionnellement l'armée était amenée à utiliser des locomotives routières pour assurer le transport de lourds chargements de munitions et d'équipements de batteries. Ces déplacements strictement encadrés donnaient lieu à autorisation préfectorale après déclaration du parcours emprunté par les engins pour prévenir tout risque d'accidents même si la vitesse de déplacement était modeste.

En 1887, la société des chaux et ciments de Contes-les-Pins, décida également, par souci d'efficacité et de rentabilité pour rester concurrentielle, de renoncer à l'emploi de charrettes entre ses usines de Contes et le port de Nice au profit d'une locomotive routière construite par Albaret et Cie à Paris. Elle pesait

environ 10 tonnes pour une longueur de 5,50 m et une largeur de 2,40 m. Elle devait traîner 4 chariots-wagons chargés de 6 à 7 tonnes chacun. Ce train routier de 22 m de long fut autorisé par arrêté préfectoral du 1^{er} juillet 1887 mais on dut modifier le trajet emprunté, par crainte de dommages aux égouts du boulevard de Riquier. La principale opposition ne tarda pas à se manifester, le conseil municipal de Châteauneuf reprochant les risques de dégâts et d'accidents. Le directeur répliqua le 10 août en affirmant que la locomotive était arrêtée « toutes les fois que nous croisons un cheval qui s'effraie »(5). Le trafic était faible sur le chemin n° 15 et, sur une centaine de mètres de voie plus étroite, par précaution, bien qu'en ligne droite, « un homme précède le train et un serre-frein est à l'arrière ».

Le train routier ne fut finalement pas la voie de développement du véhicule automobile mais dix ans plus tard l'idée perdurait puisque le 29 mars 1897, « en conformité de l'arrêté ministériel du 20 avril 1886 portant règlement pour la circulation des locomotives sur les routes ordinaires », un entrepreneur sollicita le droit de faire circuler des trains mus par la vapeur avec des voitures destinées au transport des voyageurs et au service des messageries. Avec 25 m de long il ne devait pas dépasser la vitesse de 20 km/h. En mars 1898 l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées mit son veto, sonnait le glas des convois routiers : « sur les routes du littoral se trouvent des agglomérations considérables et élégantes dans lesquelles on ne saurait songer à laisser circuler des trains à vapeur tels que ceux indiqués qui feraient des embardées dans les rues et gêneraient considérablement la circulation. Du reste sur la route nationale 7 en particulier et sur une partie de la route 204, des tramways vont être établis et rendront moins justifiés encore et plus gênante la circulation des trains en question. Sur les routes de montagne, la largeur est en général réduite et les trains routiers rendraient la circulation très dangereuse et

presque impossible pour tous autres véhicules » (6). Ainsi, pour les lignes locales de transport de passagers, le choix du rail continuait de s'imposer et de se développer avec un réseau de tramways départementaux à l'étude.



Tricycle à vapeur De Dion-Bouton, 1890

Par contre la locomotion automobile individuelle légère gagna progressivement du terrain après avoir fait une première apparition dans le département en janvier 1890 sous forme d'un tricycle à vapeur acheté à Paris par le marquis Alexandre Carcano d'Anzano, Italien hivernant à Cannes. Il comptait l'utiliser pour ses excursions à Antibes et à Nice. Il demanda l'autorisation au préfet en joignant la publicité montrant son véhicule De Dion-Bouton muni d'une chaudière et d'un moteur de 2 CV vapeur à deux cylindres Compound accouplés en tandem, actionnant une seule roue motrice. Le réservoir d'eau assurait l'alimentation de la chaudière pour 36 km et le coke contenu dans un réservoir au dessus de la roue motrice permettait une marche de 60 km. La direction était obtenue au moyen d'une poignée. La machine d'un poids total de 300 kg pouvait atteindre 25 km/h sur bonne route et remonter des pentes de 10 % à 8 km/h. Le prix de 2 800 francs, pour un modèle à une place, était très élevé à une époque où un ouvrier gagnait en moyenne 6 francs par jour et un instituteur 1 000 francs par an. Par dépêche du 14 mars 1890 le ministre des Travaux publics avait conclu que ce véhicule ne relevait pas de la catégorie des locomotives routières

réglementées et pouvait par conséquent librement circuler sans autorisation spéciale à condition de se conformer à la police du roulage.

Panhard et Levassor, qui avaient racheté la licence Daimler, travaillaient au développement de l'automobile à pétrole dont la fiabilité restait aléatoire sur une longue distance. Aussi le 27 mars 1893, le fils de René Panhard, Hyppolite, se lança dans une équipée avec le dernier modèle de la Panhard-Levassor(7). Le but était de rejoindre Nice depuis Paris. Il ne s'agissait pas de réaliser une performance de vitesse mais un voyage à connotation touristique et publicitaire pour le constructeur automobile. Après plusieurs étapes, il parvint le 2 avril à Hyères et séjourna quelque temps sur la Côte d'Azur circulant entre Cannes et Nice pour distribuer des prospectus et rencontrer des hivernants aisés pouvant être intéressés par l'acquisition d'une automobile. Elle était uniquement un objet de luxe destiné à des loisirs de gens fortunés séduits par la nouveauté et s'offrant une marque extérieure de richesse.

Pendant deux hivers, rares étaient encore les automobiles présentes sur la Côte et seule la municipalité de Nice s'en inquiéta en interdisant la circulation des voitures à vapeur sur les voies publiques communales, par arrêté du 5 mars 1893.

L'automobile commençait néanmoins à être popularisée par l'écho que la presse donnait aux premières grandes courses. A Nice, la revue *Le Pneu* modifia en 1895 son titre en « organe de la vélocipédie et de l'automobile », mais la place accordée à l'automobile y était encore modeste à l'image de sa timide présence sur la Côte d'Azur. D'ailleurs c'était à bicyclette que le grand-duc et la grande-duchesse de Mecklembourg, en villégiature à Cannes, se rendaient en promenade au cap d'Antibes en décembre 1895.

Certains étaient pourtant déjà des adeptes assidus de l'automobile comme Vauquelin à Cannes qui avait parcouru 36

000 km depuis 1893 avec son premier véhicule lorsqu'il s'en fit livrer un nouveau en janvier 1896 venant du stand de la maison Peugeot au salon du cycle à Paris et *Le Figaro*, se faisant l'écho de la vie mondaine des hivernants, annonça en janvier 1896 : la « ville de Nice qui faillit être interdite à la locomotion automobile est maintenant conquise. Cinq voitures circulent journellement, dûment autorisées par la municipalité pleine d'égards aujourd'hui, après avoir agité ses foudres dans l'ignorance où elle était des progrès accomplis ». Il est vrai que les propriétaires étaient des membres influents : « Mme d'Hasti, artiste lyrique, Albert Gautier dont le préfet est l'hôte assidu durant ses promenades, M. Albert Laumailly un vétéran de l'automobile, M. Vindry et M. Tricoteau ». *Le Pneu* du 23 avril 1896 confirme que si l'automobile était le « suprême chic » et « dernier record de la mode et de l'actualité », elle restait d'un prix élevé pour le plus grand nombre. Sa rareté tenait surtout au petit nombre d'exemplaires construits.



Rallye des touristes de Nice, départ d'une Panhard et d'une Delage, 21 mars 1899

A l'automne 1896, Albert Gautier président de la commission sportive du comité des fêtes de Nice, *La France-Automobile* et plusieurs hivernants passionnés d'automobile, au premier rang desquels le baron Zuylen de Nyevelt, président du jeune Automobile-Club de France, organisèrent les premières manifestations automobiles sur la Côte

d'Azur. Une course devait conduire 38 concurrents de Marseille à Nice puis à La Turbie du 28 au 31 janvier 1897. Au classement général la première place revint au comte de Chasseloup-Laubat sur une De Dion-Bouton à vapeur de 12 CV devant Albert Lemaitre sur Peugeot à pétrole, mais la course de côte de La Turbie fut remportée par André Michelin, également sur voiture à vapeur, à 34 km/h.

L'arrivée à Nice sur la Promenade des Anglais constitua un événement. Une « foule énorme se massait des deux côtés de la chaussée ». La musique municipale avait été mobilisée et, pour accueillir les concurrents, les notabilités entouraient le préfet et le maire, parmi lesquelles « un grand nombre de sportsmens du monde aristocratique, parrains de l'automobilisme en France ». Les militaires avaient établi un système de télégraphie optique permettant de signaler l'arrivée des voitures à 3 km de distance : une détonation les annonçait. Le journaliste du *Petit Niçois* concluait, enthousiaste : « en voyant ces merveilleux véhicules évoluer si aisément, on se disait que c'est bien là le mode de traction qui sera généralement employé dans un avenir très prochain ».

L'une des voitures, la Benz conduite par Courtois, utilisait pour la première fois en France un système d'allumage rapide mis au point par Paul Gans qui était un hivernant de Cannes. Outre la fiabilité, il augmentait notablement le rendement du moteur à pétrole qui n'avait certes pas triomphé dans la course mais améliorait régulièrement ses performances.

Après le succès de ces journées, le Nice-Vélo-Club fondé le 26 mai 1896 et dont plusieurs membres étaient également adeptes de l'automobile notamment Jacques Gondoin son secrétaire, prit le nom d'Automobile-Vélo-Club de Nice.

Au début de la nouvelle saison d'hiver, les princes d'Oldenburg et Orloff firent sensation au mois de novembre 1897 en venant avec des « roulottes automobiles ». Celle du prince Orloff

exécutée par la société des trains Scotte se composait de deux voitures, la première portant la machine, la chambre des domestiques et la cuisine ; une plate-forme au moyen d'une sorte de pont se liait à la seconde voiture et formait la salle à manger d'été. La seconde voiture comportait un grand salon, la salle à manger avec trois lits-canapés, une bibliothèque et un cabinet de toilette.

Sujet en vogue, l'automobile trouva naturellement sa place dans le carnaval de Nice de février 1898. C'est sur un char représentant une automobile que trônait Carnaval XXVI, roi de la gaîté.



Le roi carnaval XXVI arrivant sur son automobile à Nice, février 1898

Au début du mois suivant Paul Meyan, directeur de *La France-Automobile*, organisa comme l'année précédente la course de Marseille à Nice en deux étapes mais sans le prolongement par la côte de La Turbie. Charron sur Panhard-Levassor à pétrole remporta l'épreuve le 7 mars en 6 h 53 mn devançant deux autres Panhard-Levassor 6 CV et une Peugeot 5 CV. La presse niçoise fut unanime à reconnaître le succès de la course et souligna le courage des chauffeurs qui avaient parcouru les 159 km de la deuxième étape sur une route détrempeée et la pluie continuelle sur le dos sans accident corporel, arrivant à Nice couverts de boue. Le lendemain plusieurs milliers de personnes admirèrent les véhicules exposés après la course, assurant la promotion de l'automobile, « cette

industrie bien française qui marche victorieusement à la conquête de l'avenir, affirmant de plus en plus ses résultats pratiques ». Les fêtes automobiles se prolongèrent sur cinq journées avec concours d'élégance et de confort à Monte-Carlo et une course de motocycles, le 10 mars, entre Nice et Puget-Thénières.

Au mois de novembre 1898, Emile Jellinek, qui possédait une propriété sur la Promenade des Anglais où il hivernait, écrivit au préfet, convaincu de la nécessité d'obtenir une autorisation pour faire circuler sur les routes du département son automobile Daimler à pétrole, un modèle unique d'une puissance de 8 CV, avec laquelle il comptait participer à la semaine automobile de Nice de mars 1899. Cette année les organisateurs renoncèrent à la grande course depuis Marseille mais ils innovèrent avec la course du mille, une épreuve de vitesse pure sur la Promenade des Anglais, remportée par Lemaître sur Peugeot à 63 km/h. Celui-ci gagna également la course de côte de La Turbie mais l'aspect touristique et mondain prima avec un corso automobile fleuri, un rallye des touristes de Nice à Magagnosc et retour remporté par le banquier Jellinek qui étrennait la Daimler-Phenix 23 HP fraîchement sortie de l'usine. Il avait pris pour la course le pseudonyme de Mercédès, prénom de sa fille âgée de 11 ans. Le règlement du rallye des touristes excluait les automobiles ayant déjà gagné des courses ce qui avait permis aux Daimler allemandes de concourir car elles n'avaient jamais participé à des compétitions en France mais il était manifeste qu'elles étaient capables de s'affronter aux concurrents de la course de vitesse dont Lemaître et la maison Peugeot furent les grands animateurs. Les festivités s'achevèrent le 2 avril par un rallye-paper : « la piste établie le matin même par Paul Chauchard était des plus trompeuses, aussi rares étaient les chauffeurs qu'on suivie sans se tromper. Les papiers rouges semés jalonnaient

toutes les fausses pistes vers lesquelles s'engageaient les conducteurs téméraires ».

Désormais les fêtes automobiles constituaient un temps fort de la saison touristique sur la Côte d'Azur. Pourtant l'automobile continuait de susciter le scepticisme et conservait de nombreux détracteurs.

Adversaires et partisans

François Alziary de Malausséna, maire de Nice de 1886 à 1896, soucieux d'éventuels accidents si l'on en croit les motifs de son arrêté interdisant la circulation des voitures à vapeur sur les voies publiques, fut le premier à manifester son hostilité à l'égard de l'automobile dans les Alpes-Maritimes alors qu'elle commençait tout juste à y faire son apparition. L'ingénieur des Ponts et Chaussées lui notifia aussitôt qu'il ne pouvait s'opposer à la libre circulation des véhicules établie par la loi du 30 mai 1851 et que ses pouvoirs de police se bornaient à imposer certaines contraintes par exemple pour « empêcher le bruit ou les dégagements de vapeur ou de fumée, pour prévenir du passage de la voiture, limiter sa vitesse »(8)



Arrivée d'un chauffeur dans un village, 1904

Mais le maire persista, invoquant la loi de 1884 qui lui confiait la responsabilité de tout ce qui intéressait la sûreté et la commodité du passage dans les rues, acceptant seulement de ramener la portée de son arrêté à la voirie urbaine à l'intérieur de l'agglomération. Dans sa lettre au préfet, le 21 février 1893, il

justifia sa décision par les plaintes « des principaux membres de la colonie étrangère », encore adeptes des paisibles calèches tirées par des chevaux que quelques rares automobiles pouvaient effrayer.

Le 25 septembre 1895, le président du Touring-Club de France, au nom de ses adhérents propriétaires d'automobiles, protesta auprès du préfet en lui faisant savoir qu'un arrêté similaire de la commune de Givry en Saône-et-Loire, concernant les bicyclettes, avait été annulé par le ministère. Finalement le maire de Nice prit un nouvel arrêté le 30 septembre 1895 entériné par le préfet un mois plus tard. Désormais la circulation des automobiles était possible sous réserve d'une autorisation préalable de la mairie sous forme d'une certificat de capacité délivré après vérification du véhicule et de l'aptitude du chauffeur à le conduire. La vitesse était limitée à 10 km/h, le conducteur devait tenir sa droite et ne conduire de nuit que muni d'une lanterne.

Cannes prit des dispositions similaires en 1897, le journaliste du *Pneu* déplorant les restrictions tout en reconnaissant que c'était « sans doute à la suite des réclamations du public sur quelques trop emballés chauffeurs qui brûlent les boulevards à toute vitesse sans se soucier des promeneurs ».

Mais le fait que chaque commune puisse déterminer ses propres règles allait rapidement poser problème. Aussi le préfet prit un arrêté applicable à l'ensemble du département le 9 avril 1898 uniformisant la vitesse à 20 km/h en campagne, 10 km/h en ville, imposant un avertisseur sonore, une lanterne allumée à la tombée du jour, la circulation à droite et le dépassement à gauche.

Une partie de la population hivernante goûtait peu ce nouveau loisir bruyant n'y voyant qu'effet de mode comme l'attestent les propos de *Nice-Mondain* à la fin du mois de mars 1897 : « la saison a vu, dès son ouverture, l'automobile occuper l'attention générale.

Il semblait que ce serait le clou des attractions hivernales, on pensait voir se généraliser, se vulgariser, pour mieux dire, l'emploi de ce véhicule, le dernier mot de la locomotion fin de siècle. Nos clubmens les plus élégants ont voulu commencer par la bicyclette. Cette mode peu après a fait place à l'automobile. Le prince Henri d'Orléans, le duc de Brissac se sont mis à la tête du mouvement ; le branle étant donné par les hommes de bon ton, les femmes ont voulu les imiter, de là, cette fièvre qui s'emparait de tous et ces courses qui pendant quelques semaines ont attiré et occupé l'attention du public sur notre littoral. Aujourd'hui quelques-uns de ces rares véhicules traversent notre cité et n'attirent que la curiosité, on s'en gare et ils ont vécu. On a eu beau mettre en avant la vitesse qui économise le temps, le charme de dévorer l'espace, les sensations que procurent ces voitures électriques, on en revient au confort des équipages attelés de beaux carrossiers piaffant sous le harnais aux cuivres étincelants qu'une automobile fut-elle capitonnée de soie, ne saurait remplacer.



Diplôme de bon conducteur délivré par l'Automobile-Club de Nice

Car, après tout, cet équipage fin de siècle n'est qu'une machine ne répondant pas à nos besoins de confort, de luxe et d'élégance ». Le journaliste du *Pneu* qui reprit l'article estimait que l'opinion de cet « automobilophobe » avait été en tous points démentie par l'exposition

d'automobiles qui avait conclu les festivités de Nice.

Ceux qui manifestaient le plus d'hostilité à l'égard de l'automobile étaient les cochers qui virent rapidement poindre une concurrence fatale. Leur opposition qui visait également le tramway dont les lignes empruntaient les routes mettait en avant le risque d'accidents lorsque les chevaux effrayés s'emballaient. « Les étrangers ne voudront plus risquer le voyage dans nos voitures de place, ce qui sera la ruine complète pour le corps des cochers de Menton », écrivit son président Louis Faraut au préfet le 17 décembre 1898. En janvier 1908 encore, lorsque Gustave Juif voulut exploiter une automobile à Cannes, sur la pression des nombreux cochers de voitures hippomobiles, la mairie qui réglementait les voitures de place s'y opposa mais le ministère fit savoir qu'il s'agissait d'un abus de pouvoir en violation du principe de la liberté du commerce proclamée par la loi du 17 mars 1791.

C'était surtout les accidents qui alimentaient la polémique en suscitant une vive émotion et l'écho qu'en donnait la presse souleva un large mouvement d'opinion auquel les hommes politiques se montrèrent attentifs. Les courses sur routes focalisèrent l'attention. En réaction l'éditorialiste d'*Automobile-Revue du Littoral*, organe de l'Automobile-Club de Nice, s'insurgea contre l'idée d'interdire les courses sur route à la veille de l'hiver 1902 alors qu'aucun accident corporel grave ne s'était produit sur les courses de Nice depuis 5 ans, dénonçant « la presse à scandales qui exploite les vices et les défauts de l'humanité » et qui a « monté l'opinion publique en exagérant les accidents », l'accusant même « d'inventer de toutes pièces des séries d'accidents terrifiants ». Malgré le malheureux accident de la course Paris-Berlin, le journaliste était convaincu que les « ennemis du progrès » ne parviendraient pas à entraver le succès de l'automobile à l'image de la bicyclette : « Décrié au

début, le vélo est aujourd'hui un moyen de locomotion tellement vulgarisé qu'il est devenu indispensable à la vie courante, il en sera de même de l'automobile. Comme la bicyclette elle triomphera des préjugés, de la sottise, de l'aspect rétrograde qui peut retarder le progrès mais ne l'arrêtera jamais ». Il reconnaissait néanmoins que certains conducteurs se comportaient en chauffards qui discréditaient l'automobile : « ils s'imaginent que la route leur appartient et que tout doit se ranger comme par enchantement à leurs appels de trompe précités et impérieux, piétons, voitures, charrettes lourdement chargées, moutons, chiens, poules, tout doit disparaître à leur vue.



Lettre du docteur Guglielminetti sur l'emploi du goudron, 1902

Et si le charretier qui conduit trois colliers et qui tient le milieu de la route parce qu'il en a le droit et que c'est là seulement qu'il a un bon roulage, ne s'est pas garé sur sa droite en une demi-seconde, oh ! alors on entend le vocabulaire spécial de ces délicieux chauffards : brute, chameau, cochon ! sont les aménités les

plus douces qui sortent des lèvres de ces messieurs. Ce sont les chauffards qui font prendre l'automobile en haine »(9).

Cette situation était la conséquence du succès de l'automobile. Il fallait désormais partager la route avec un partenaire indésirable que sa puissance rendait hégémonique. Dénombrant jusqu'à 80 automobiles entre 14 et 17 heures sur la route de Monte-Carlo, le journaliste concluait au triomphe de l'automobilisme sur la Côte d'Azur : « Il a conquis tous les jours des adeptes. Ce n'est plus exclusivement un sport réservé à quelques initiés, c'est un mode de transport quelconque adopté par tous ceux qui sont pourvus de quelques rentes au soleil et qui remplace petit à petit les autres moyens de transport sur route ». Les mille premières immatriculations étaient enregistrées à la fin de 1902 dans le ressort du service des Mines de Marseille dont dépendait Nice.

Finalement Nice n'eut pas de grande course sur route en 1903. Seule la course en côte de la Turbie fut maintenue sur un court trajet mais finit tragiquement le 1^{er} avril par la mort du comte Zborowski. En mai la course Paris-Madrid fut interrompue à Bordeaux après plusieurs accidents graves dont celui qui coûta la vie à Marcel Renault.

Apprenant le projet d'une course de motocyclette sur la route nationale 204, le maire de Breil s'y opposa en mars 1904 invoquant le fait que la population « est encore sous le coup de l'émotion produite par deux accidents d'automobiles qui viennent de se produire à deux jours d'intervalle aux abords de Breil »(10).

Au début 1905 les quotidiens locaux menèrent une campagne pour restreindre plus sévèrement la circulation automobile ce qui fit réagir vivement un représentant de l'Automobile-Club de Nice : « Je suis un très fervent automobiliste. Depuis plusieurs années, l'automobile a remplacé pour moi chevaux et voitures et bon an mal an je parcours tant en service de ville qu'en voyages, une douzaine de mille kilomètres. Jusqu'ici je

n'ai écrasé personne et j'espère qu'il en sera encore longtemps ainsi. J'ai trouvé dans l'automobile un moyen de transport commode, facile, rapide et qui, à tout jamais, m'a débarrassé des ennuis que j'ai toujours eus avec les cochers et les chevaux et qui me permet de voyager à ma guise sans avoir à m'astreindre à un horaire officiel quelconque.



Proposition de pose de signaux de danger, 1903

Je serais pleinement satisfait, si les accusations que j'entends porter autour de moi contre les automobilistes ne me donnaient quelque remords. A force de nous entendre traiter de sauvages, de brutes, d'assassins, je me suis demandé si réellement nous n'étions pas tous quelque peu brigands, insoucians de la vie d'autrui et si vraiment quelques-uns d'entre nous éprouvaient une réelle jouissance à écraser le pauvre piéton ». Ayant relevé dans la presse de la deuxième quinzaine de janvier les accidents qui s'étaient produits à Nice, il avait constaté que sur 25 mettant en cause 43 véhicules, seules 5 automobiles avaient été impliquées et aucun des 18 blessés ne l'avait été par le fait d'une automobile ce qui prouvait à l'évidence une campagne de dénigrement. Aussi en janvier 1909, l'Automobile-Club demanda à ses membres de contrôler les accidents pour contrer les détracteurs de l'automobile et « enrayer un mal qui prend des proportions inquiétantes ». En outre, afin de responsabiliser ses membres et de

les encourager à une bonne conduite sur route, l'Automobile-Club proposa en 1911 de créer un diplôme de témoignage de satisfaction envers ceux qui n'auraient pas occasionné d'accident.

Néanmoins, la puissance et la vitesse des automobiles qui n'avaient cessé de croître continuaient d'alimenter les critiques. Ainsi un député de Paris, Messiny, en villégiature à Beaulieu en avril 1907, se plaignit au préfet : « la circulation est pratiquement interdite aux modestes piétons et bicyclistes sur un certain nombre de routes de votre département. La voie publique appartient en propriété conquise aux seigneurs de l'automobile qui écrasent les pauvres hères à jante que veux-tu et qui paraissent ignorer qu'il existe en France d'autre loi que le bon plaisir des richissimes propriétaires de 60 HP. Cette situation est telle que, arrivé à Beaulieu depuis trois jours, j'ai deux fois vu mes enfants sur le point d'être écrasés dans l'intérieur même de la ville. Que doit-ce être hors des lieux habités ? ». Le député conclut en demandant au préfet de mettre fin à une situation « qui terrorise à ce que j'entends dire autour de moi, tous les villages et les villes que parcourent ces bolides bruyants conduits par des fous » et, se faisant plus menaçant, se dit prêt à saisir le président du Conseil et la Chambre à son retour à Paris s'il n'était pas entendu.

Le préfet s'empressa de donner des instructions aux forces de l'ordre pour réprimer les excès. La population dans son ensemble n'était pas encore accoutumée à cette nouvelle présence dans son environnement et n'avait pas encore intégré l'automobile dans ses comportements quotidiens ne retenant que la gêne et les nuisances de ce qui restait un privilège de riches.

Autre récrimination contre l'automobile, la poussière soulevée sur les routes, accentuée par la vitesse, aussi désagréable pour les usagers que pour les riverains, pollution qui a trouvé assez vite une solution technique mais dont la mise

en œuvre a néanmoins nécessité de nombreuses années. En avril 1902 le docteur Guglielminetti de Monaco prit l'initiative de promouvoir le traitement des chaussées par pétrolage et goudronnage après avoir eu connaissance de l'essai satisfaisant d'épandage de goudron liquide provenant de l'usine à gaz de Ravenne par l'ingénieur Rimini sur 300 m de route à Lugo en Italie.



Lettre de la ligue des chauffeurs contre les restrictions à la circulation des automobiles

En mars 1904, dans la traversée de Beaulieu, sur 2 km, les Ponts et Chaussées expérimentèrent le westrumitage, c'est-à-dire l'arrosage de la chaussée avec de l'eau contenant du goudron saponiné. Les résultats furent satisfaisants et la municipalité de Nice tenta de nouvelles expériences sur la Promenade des Anglais. La formation, en 1906 à Monaco, de la Ligue contre la poussière sur les routes du littoral marqua le véritable démarrage des travaux de goudronnage. En septembre 1906, on goudronna la Promenade du Midi à Menton et l'entreprise Lessailly de Paris était sur le point de commencer le goudronnage sur 5 km de la route entre Monaco et Monte-Carlo.

Si l'automobile avait ses détracteurs qui déploraient ses nuisances, elle avait aussi ses fervents partisans et était le sujet en vogue. Au début du mois

d'avril 1899 lorsque la Revue de M. Etienne Paze se produisit au casino de Cannes, l'acteur Favart y joua une scène de chauffeur « smart, avec la casquette, la fourrure et les lunettes » :

« On inventa la bicyclette
mais comme tout le monde en achète
on a trouvé pour l'élégant
l'automobile plus arrogant.
Grâce au prix de ce véhicule
Nobles écraseurs de rotules
Nous espérons bien cette fois
Sortir du vulgaire bourgeois ».

Le plus actif promoteur de l'automobile fut le Touring-Club de France auquel étaient affiliés beaucoup d'adhérents de l'Automobile-Club. Fort de membres influents, ministres, députés et personnalités comme Emile Zola, le Touring-Club, fondé en 1890, œuvra pour la promotion d'une nouvelle forme de tourisme née des progrès de la vélocipédie puis de l'automobile. Pour faciliter les déplacements, le Touring-Club publia des cartes et des itinéraires. Parmi les premiers figurent la carte routière cyclo-automobile des Alpes-Maritimes et le profil du trajet de Marseille à Nice établis par un de ses membres hivernants de Nice, Adolphe de Rochemonteix, et édités en 1898.

Le Touring-Club finança également la pose de poteaux indicateurs pour signaler les dangers et des postes de secours avec boîtes à pharmacie et boîtes à outils, dont deux dans les Alpes-Maritimes, à La Turbie dans l'auberge de France et à Plan-du-Var. En 1902 c'est l'Automobile-Club qui reprit l'idée de poteaux indicateurs codifiés avec des couleurs à bandes rouges et blanches sur les nationales, bleues et blanches sur les départementales, horizontales pour annoncer des passages à niveaux, inclinées avant les courbes et les descentes dangereuses. Toutefois la première liste soumise à l'approbation du préfet ne comportait encore que cinq poteaux pour les Alpes-Maritimes en 1903.

Le puissant courant en faveur de l'automobile a permis un rapide essor

industriel et a fortement contribué à de nouvelles formes de développement touristique. Mais c'est surtout en s'appropriant progressivement l'automobile par le transport collectif puis individuel que la majorité de la population est passée du rejet à l'adhésion.



Chauffeur et passagère équipés pour se protéger de la poussière, vers 1910

L'essor de l'automobile

L'année 1900 marqua un tournant symbolisé par le nouveau changement de titre de l'Automobile-Vélo-Club de Nice qui devenait l'Automobile-Club de Nice lors d'une assemblée extraordinaire du 16 avril clôturant une riche saison de manifestations : corso fleuri, première exposition de voitures dans le garage Gambetta à Nice, course de Nice à Marseille, course de côte de la Turbie, du mille sur la Promenade des Anglais pendant laquelle l'aéronaute Santos Dumont, adhérent à l'Automobile Vélo-Club de Nice, fit une ascension en ballon.

L'année suivante, les festivités autour de l'automobile s'échelonnèrent de janvier à avril avec les courses Cagnes-Grasse-Saint-Vallier, Nice-Puget-Théniers-Nice, Nice-Sainte-Maxime-Nice, puis la coupe Arthur de Rothschild sur la côte de La Turbie avant une Semaine de Nice bien remplie : corso automobile fleuri au Jardin

public le 24 mars, course de vitesse Nice-Salon-Nice gagnée par Werner sur Mercedes, course réservée aux touristes Nice-Draguignan-Nice, exposition de voitures, banquet des chauffeurs, courses du mille et du kilomètre lancé. A cette occasion Serpollet sur son automobile à vapeur atteignit le record de 100 km/h détenu par Jenatzy depuis 1899 sur un véhicule électrique. On vit alors apparaître à Nice les premières voitures légères en réaction contre les poids excessifs et ouvrant la voie à des véhicules pratiques moins coûteux.

Au début de la nouvelle saison d'hiver, en octobre 1901, l'éditorialiste d'*Automobile- Revue du Littoral* estima que le nombre de personnes venues à l'automobile avait doublé depuis l'année précédente : « à Nice même, parmi nos concitoyens, il y a une vingtaine de chauffeurs et plus ». L'attrait du département qui offrait de multiples possibilités d'excursions sur la côte comme en montagne était un facteur de développement économique : « comment n'arriveraient-ils pas en foule vers notre région, tous les sportsmen avides de plein air, admirateurs de paysages. Ceux-là qui s'en allaient au loin sont aujourd'hui attirés à Nice, seul centre de l'automobilisme en hiver. C'est dire que l'automobile contribuera pour une large part à augmenter la prospérité de notre cité »(11). Pour *La Côte d'Azur Sportive*, « le passe-temps agréable est devenu utilité, nécessité même. Ici c'est l'organe qui a formé le besoin. Le besoin insatiable de voir vite, de voir tout, d'enjamber la plus grande surface possible de notre petit monde »(12).

L'augmentation du nombre d'automobiles tenait notamment au développement des voiturettes dont s'étaient fait une spécialité Renault, Darracq et Georges Richard ou encore Peugeot comme celle déclarée, le 28 novembre 1901, par Jules Legué, entrepreneur de peinture à Cannes. « Les voiturettes répondaient à un besoin. Et, la

preuve, c'est que leur clientèle est devenue très importante dès qu'elles ont été au point. Pour le service dans les villes elles sont cent fois plus pratiques que les grandes voitures. Dans les villes commerçantes et industrielles on voit aujourd'hui circuler des centaines de ces petits véhicules et sur la Côte d'Azur même il nous est facile de constater à quel point les voiturettes sont répandues. Pour tout dire elles ont pris la place du tricycle, instrument imparfait et fatigant dont la vogue aura été de bien courte durée. Ainsi l'automobilisme devient tout doucement pratique et se répand, il n'est plus réservé à quelques privilégiés de la fortune, il commence à rendre des services journaliers, aux médecins, aux industriels, aux commis-voyageurs même »(13).



***Automobile-Revue du littoral,*
28 novembre 1901**

L'élan était donné et l'automobile n'avait plus vraiment besoin de la promotion offerte par les premières courses sur route de plus en plus décriées

et finalement interdites sur la Côte d'Azur à partir de 1902. Dès lors la compétition se limitait à la course de La Turbie, arrêtée en 1903 à la suite de l'accident mortel du comte Zborowsky, et à la course du mille qui disparut à son tour malgré les exploits de Serpollet et de Rigolly établissant de nouveaux records du monde de vitesse à 120 km/h en 1902 et à 140 km/h en 1904. Le 14 avril 1902 le journaliste d'*Automobile-Revue du Littoral* s'enthousiasma pour la performance de Serpollet : « C'est fantasmagorique ! à côté de Serpollet se tenait son représentant général à Gênes qui, renversé en arrière, a failli s'asphyxier par suite de la forte dépression d'air entrant dans ses narines ».

A partir de 1905 « malgré les bons souvenirs des épreuves courues à Nice », la compétition sportive de haut niveau avait quitté la Côte d'Azur et les constructeurs se consacraient à la préparation de la Coupe Gordon Benett et aux autres grandes courses internationales. Désormais la semaine de Nice prenait un tour essentiellement touristique et mondain. Cannes avait imité Nice en 1903 avec une quinzaine automobile.

Alors qu'en 1900 on estimait à 400 le nombre d'automobiles en circulation dans les Alpes-Maritimes, trois en plus tard, on en comptait 900 et jusqu'à 1 000 pendant la saison d'hiver. Alors qu'on fabriquait 5 000 automobiles en France en 1900, la production atteignait 22 000 unités en 1904. L'automobile avait franchi le stade expérimental des pionniers pour devenir un moyen de transport reconnu dont l'académicien Marcelin Berthelot analysait avec lucidité l'évolution dès 1902 : « Maintenant le moteur à pétrole a fait ses preuves. Il lui fallait des débuts bruyants, sensationnels pour conquérir sa place au soleil. Mais à présent que l'effet est produit, c'est la raison, c'est la sagesse qui doit parler. Que les automobiles de l'avenir aillent longtemps sans défaillances et sans avaries, qu'avec cela elles se vendent bon marché et vous verrez dans quelques années le petit bourgeois, le petit

fonctionnaire, le commerçant, les utiliser dans ses déplacements ».

Alors qu'il n'y avait que 1 672 automobiles en France en 1899, le cap des 10 000 fut franchi en 1903 (12 984) et celui des 100 000 en 1914. Au 1^{er} janvier 1909 la France comptait 43 500 automobiles dont 9 300 à Paris. Cinq départements dépassaient 1 000 automobiles, le Rhône (1 660), les Bouches-du-Rhône (1 360), le Nord (1 310), avant les Alpes-Maritimes (1 120) et la Seine-et-Oise (1 085).



Exposition d'automobiles au garage Gambetta à Nice, vers 1903

Entre 1901 (5 386 automobiles selon la statistique de l'administration des contributions directes) et 1911 (64 039), la rapidité de l'accroissement du nombre d'automobiles en circulation dans le pays a été remarquable mais ne concernait encore qu'une petite minorité d'habitants. Les Alpes-Maritimes, toujours devancées par le Rhône, les Bouches-du-Rhône et le Nord en 1911, l'étaient également par trois autres départements, la Seine-Maritime, l'Aisne et l'Eure, preuve qu'après un équipement précoce des plus fortunés, le reste de la population ne pouvait encore espérer accéder à l'automobile. La composition de l'Automobile-Club de Nice reflétait d'ailleurs cette situation avec seulement 90 résidents des Alpes-Maritimes en 1904 sur 300 sociétaires. En 1913, les Alpes-Maritimes n'étaient plus que le 15^e département français avec 1 301

véhicules dont près de la moitié à Nice (563 en 1914).

La France connaissait une progression régulière mais restait loin du million de voitures qui circulaient aux Etats-Unis. En 1914 les Alpes-Maritimes comptaient une automobile pour 275 habitants. Elle était encore un objet de luxe non seulement par son prix élevé mais aussi par son coût de fonctionnement accru par le renchérissement de l'essence. Face à la croissance de la demande mondiale de pétrole supérieure à la hausse de la production, la crise qui prit de l'acuité en 1913 conduisit à une forte augmentation du prix qui passa en quelques années de 32 à 47 centimes par litre. Les automobilistes « subissent cette évolution avec une évidente mauvaise grâce », écrit le journaliste d'*Automobile-Revue du Littoral* qui ajoute : « leurs dépenses s'accroissent et grossissent considérablement leur budget, déjà si lourd par les frais généraux qu'occasionne l'emploi de ces chers et beaux engins mécaniques que sont nos autos modernes »(14). Peu optimiste, il craignait également les taxes et ne voyait que l'amélioration du rendement des moteurs comme solution pour remédier à l'essence chère. Déjà des progrès avaient été réalisés dans le développement de moteurs à combustion interne à petite puissance réduisant la consommation. Ainsi, alors que le règlement du Grand Prix de l'Automobile-Club de France imposait aux concurrents une consommation maximale de 30 litres aux 100 km en 1907, elle fut ramenée à 20 litres en 1913 pour des moteurs plus puissants.

A la veille de la première guerre mondiale, les voitures hippomobiles restaient largement majoritaires et l'automobile avait rarement investi l'arrière-pays, comme le montrent les tableaux de réquisition militaire des voitures et automobiles en 1914. Ainsi ce n'est qu'en 1921 que Saorge compta une première automobile, celle à usage professionnel du docteur Joseph Daveo,

une Torpedo Fiat 4 places, dont la conduite était assurée par un chauffeur russe.

Les statistiques de passage en cinq points des routes nationales relevées par les Ponts et Chaussées confirmaient la prédominance de la circulation des voitures à traction animale : les deux tiers en 1913 et encore près de la moitié en 1921, bicyclettes, en nombre stable, et véhicules à moteur se partageant le reste. Dans un article de 1913 qui incitait les chauffeurs à respecter les piétons en ville à Nice, leur demandant de ne pas doubler à droite le tramway à l'arrêt, afin que les gens puissent en descendre en toute sécurité, *Automobile-Revue du Littoral* utilisa le qualificatif de « voiture démocratique » pour désigner ce mode de transport collectif en opposition à l'automobile qui restait l'apanage d'une minorité.



Automobile immatriculée dans les Alpes-Maritimes, 1902

-Lithographie d'Engelmann représentant le chemin du col de Tende dans les gorges de Saorge, fin XVIII^e s.

- La reine Victoria en villégiature à Nice dans une voiture tirée par un âne à Cimiez, 1895, photo Busin, 10 Fi 1654

- Omnibus à chevaux, vers 1910, photo Luce, 60 Fi

- Voiture de transport de marchandises attelée, vers 1900, photo Despret, 10 Fi 4099

- Prospectus d'excursion en voiture hippomobile de Nice à Menton par l'agence Cook, 1894, 2 S 993
- Expertise d'une voiture omnibus par un forgeron carrossier de Nice, 23 juillet 1883, 2 S 992
- Tarif de location de véhicules hippomobiles de la maison de déménagements Tordo à Nice, 9 octobre 1925, 33 J 539
- Cyclistes dans la région de Grasse, vers 1910, photo Luce, 60 Fi
- Revue *Le Pneu* organe de la vélocipédie, publié à Nice, n° 5 du 15 mars 1894, Pr 696
- Gravure représentant une diligence à vapeur expérimentée en Angleterre par Gurney, extraite de *l'Histoire de la locomotion terrestre* par Saunier et Dollfus
- Dessin de la première voiture à moteur à gaz et à pétrole de Lenoir publié dans *Le Monde illustré*, 16 juin 1860
- « L'Obéissante », voiture à vapeur construite par Amédée Bollée en 1872
- *Le Petit journal illustré*, numéro du 6 août 1894 consacré à la première course de « voitures sans chevaux »
- Article sur la première exposition d'automobiles de Paris publié dans *L'Illustration* du 25 juin 1898
- Lettre de la Société de Contes-les-Pins en réponse à la protestation du conseil municipal de Châteauneuf contre la circulation d'une locomotive routière, 10 août 1887, 2 S 863
- Arrêté du maire d'Antibes autorisant le directeur de l'artillerie de Nice à faire circuler une locomotive routière remorquant un fardier pour armer une batterie d'Antibes, 28 février 1893, 2 S 863
- Rapport des Ponts et Chaussées refusant la circulation de trains à vapeur sur les routes des Alpes-Maritimes, 1^{er} mars 1898, 2 S 863
- Publicité des voitures à vapeur Scottie, 1897, 2 S 993
- Lettre d'Alexandre Carcano au préfet des Alpes-Maritimes demandant l'autorisation de faire circuler un tricycle à vapeur et prospectus du tricycle de Dion-Bouton, 5 janvier 1890, 2 S 865
- Article du *Pneu* relatant le succès de l'automobile à Nice, 9 janvier 1896, Pr 696
- Programme des premières courses d'automobiles et de motocycles de Nice, 29-31 janvier 1897, 2 S 868
- Course de Marseille à Nice, arrivée d'André Michelin, janvier 1897, photo Rochemonteix, 27 Fi 113
- Arrivée à Nice du baron de Zuylen, sur phaéton Panhard, janvier 1897, photo Rochemonteix, 27 Fi 115
- Demande d'autorisation de circuler avec une Daimler à pétrole formulée par Emile Jellinek, 29 octobre 1898, 2 S 865
- Course automobile de Nice : départ de la Daimler de Jellinek-Mercédès, 1899, photo Rochemonteix, 27 Fi 136
- Rallye des touristes de Nice, départ d'une Panhard 4 places et d'une Delahaye 6 places, 21 mars 1899, photo Rochemonteix, 27 Fi 137
- Arrêté du maire de Nice interdisant la circulation des voitures à vapeur, 4 février 1893, 2 S 866
- Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées dénonçant l'illégalité de l'arrêté du maire de Nice, 14 février 1893, 2 S 866
- Lettre du Touring-Club de France protestant contre l'interdiction du maire de Nice, 25 septembre 1895, 2 S 866
- Arrêté du maire de Nice réglementant la circulation des automobiles, 29 octobre 1895, 2 S 866
- Arrêté du préfet des Alpes-Maritimes réglementant la circulation des automobiles dans le département, 9 avril 1898, 2 S 866
- Lettre de la Ligue des chauffeurs dénonçant les restrictions à la circulation des automobiles, 6 janvier 1906, 2 S 866
- Article d'*Automobile-Revue du littoral* sur les chauffards n° 75, 5 mars 1902, Per A 1013
- Délibération du conseil municipal de Cannes au sujet de l'autorisation d'automobiles taxis-mètres de place concurrençant les cochers, 2 août 1907, 2 S 870
- Proposition de pose de signaux de danger sur des routes du département par l'Association générale automobile, 20 novembre 1903, 2 S 866
- Note du Touring-Club de France proposant l'installation de 2 postes de secours dans les Alpes-Maritimes, 2 S 5
- Carte routière cyclo-automobile établie par A. de Rochemonteix, publiée par le Touring-Club de France, 1 J 529/3
- Lettre du docteur Guglielminetti au préfet conseillant l'emploi de goudron liquide expérimenté en Italie pour lutter contre la poussière sur les routes, 19 avril 1902, 2 S 6
- Prospectus du comité pour la suppression de la poussière à Beaulieu, 2 S 6
- Chauffeur et passagers portant des lunettes, vers 1910, photo Jellinek, 54 Fi 492
- Automobile sur la place Masséna à Nice, vers 1900, photo Despret, 10 Fi 4188
- Automobile immatriculée dans les Alpes-Maritimes en juin-juillet 1902, photo Luce, 60 Fi 875
- Automobile immatriculée dans les Alpes-Maritimes en mai-juin 1902, photo Basquin, 58 Fi 107

- Automobile immatriculée dans les Alpes-Maritimes en août-septembre 1902, photo Jellinek, 54 Fi 362
- Tricar Lurquin-Coudert mis en circulation le 22 octobre 1910, propriété de Jean Nicoud à Grasse, photo Luce, 60 Fi
- Lettre de l'Automobile-Club de Nice sur l'organisation des courses automobiles, 25 novembre 1902, 2 S 868
- Départ de la course de côte de la Turbie, s.d. vers 1903, photo Jellinek, 54 Fi
- L' « Œuf de Pâques » de Serpollet lors de son record du monde de vitesse à Nice en 1902, photo Jellinek, 54 Fi
- Exposition d'automobiles au garage Gambetta à Nice, s.d., vers 1903, photo Jellinek, 54 Fi 530
- Automobile décorée pour le corso fleuri de Nice, photo Jellinek, 54 Fi
- Automobile Mercedes, 15 mars 1906, 3 U1/1198
- Article d'Automobile-Revue du Littoral sur la semaine de Nice 1907, n° 187, 1^{er} avril 1907, Per A 1013
- Nice-Automobile, journal des sports du littoral, 28 mars 1907, Pr 569
- Lettre à l'en-tête du voyage de propagande en automobile « Pour la Côte d'Azur », 26 juin 1908, 2 S 880

NOTES

- 1- ADAM 1 FS 93
- 2- ADAM 1 FS 91
- 3- ADAM 1 FS 93
- 4- ADAM 2 S 992
- 5- ADAM 2 S 863
- 6- ADAM 2 S 863, 19 mars 1898
- 7- Ce véhicule encore conservé par la famille a participé à une rétrospective de la course Paris Bordeaux en 2007
- 8- ADAM 2 S 866
- 9- *Automobile-Revue du Littoral*, 5 mars 1902
- 10- ADAM 2 S 870
- 11- *Automobile-Revue du Littoral*, 28 octobre 1901
- 12- *La Côte d'Azur Sportive*, septembre 1901
- 13- *Automobile-Revue du Littoral*, 15 mars 1902
- 14- *Automobile-Revue du Littoral*, 28 juillet 1913