

LE TOURING-CLUB DE FRANCE ET LA ROUTE (1900-1914)

Georges REVERDY
Ministère de l'Équipement France
georges.reverdy@wanadoo.fr

RÉSUMÉ

Le Touring-Club de France, fondé en 1890 comme alliance de touristes cyclistes, s'est rapidement intéressé à l'automobile et à la route. Il a été le premier et le principal instigateur de la lutte contre la poussière et du goudronnage des routes. Il a proposé à ce sujet au ministre des travaux publics la réunion d'un congrès international, qui a été le premier congrès international de la route à Paris en 1908, et qui a été suivi de la création de l'A.I.P.C.R. Par ailleurs l'association est intervenue dans la création de nombreux sentiers, puis de véritables routes touristiques, dont les plus fameuses ont été la Corniche d'Or de l'Estérel et le Route des Alpes. Et elle a été pionnière en matière de technique, de signalisation et d'exploitation routières, avec notamment les moyens de déneigement et les postes de secours.

1. DES CYCLISTES AUX AUTOMOBILISTES

Le Touring-Club de France avait été créé en 1890 comme alliance de touristes cyclistes et le cyclisme restera quelques années sa préoccupation dominante. Il s'attacha ainsi d'abord à faciliter la circulation des cyclistes en réclamant la création de trottoirs cyclables, à Paris et dans le Nord, et en finançant lui-même quelques uns. Il donna des gratifications aux cantonniers qui en étaient chargés pour qu'ils les maintiennent en bon état, qu'ils adoucissent les saignées, et qu'ils empêchent aussi la circulation des cavaliers, militaires ou civils, sur ces trottoirs. Puis il jugea utile de mettre à la disposition des cyclistes des cartes routières à échelle convenable, pour la région parisienne d'abord, puis pour toute la France, afin qu'ils y trouvent la position de ces pistes, ainsi que les chaussées qu'ils pourraient emprunter sans dommage avec leurs fragiles engins. Il s'adressa pour cela à l'excellent cartographe Henri Barrère, et puis il se chargea lui-même quelquefois de la signalisation sur place de ces pistes. Et il favorisa aussi les excursions scolaires à bicyclette.

Mais dès 1895 il s'intéressa à la circulation automobile naissante, et il patronna ce nouveau mode de transport en admettant dans son sein ceux qui l'avaient adopté. Les demandes d'admission étaient nombreuses et, dès l'été 1895, il comptait 20.000 sociétaires. Il décida alors de supprimer son sous-titre, « alliance de touristes cyclistes » pour ne pas limiter au cyclisme sa sphère d'action, alors que son objectif principal était le tourisme sous toutes ses formes. De nombreuses demandes d'admission étaient alors présentées par des dames, qui n'étaient accueillies que si elles étaient accompagnées de l'autorisation du mari, du père, ou d'un frère. En 1896 il prêta son concours à l'organisation de la course de voitures automobiles lancée par le comité des fêtes de Nice, et il nomma comme membre de son conseil d'administration Florent Guillain, conseiller d'Etat, ancien directeur des routes, député du Nord, et l'année suivante Georges Forestier, professeur du cours de routes à l'Ecole nationale des ponts et chaussées.

Tout ce développement était dû en grande partie à Abel Ballif, ancien chef de bureau à la préfecture de la Seine, lorsqu'il prit la présidence du Touring-Club. Il la conserva d'ailleurs

jusqu'en 1919 qu'il quitta pour raisons de santé, après avoir été promu commandeur de la Légion d'honneur, bien secondé par Léon Auscher et L. Baudry de Saunier, journaliste éminent de la presse automobile. Il sût lier toutes les relations possibles dans les milieux de l'administration et de l'industrie automobile, et même de la politique, n'hésitant pas à faire appel au ministre des travaux publics, et jusqu' au président de la République, qui viendra présider lui-même son assemblée générale en 1904. Avant la fin du siècle, le club comptait 70.000 membres, et comme membres d'honneur une vingtaine de députés et de sénateurs, dont Louis Barthou, Georges Berger, Léon Bourgeois, Casimir-Perier, ancien président de la République, etc., et il s'était associé avec les Touring-Club de Belgique, d'Italie, de Suisse et du Luxembourg.

En 1897, il avait créé un comité technique comprenant les personnalités routières les plus compétentes, ainsi que le directeur du P.L.M., l'explorateur Edouard-Alfred Martel et le baron Thénard. S'il s'était intéressé, on l'a vu, aux courses automobiles, comme celle de Paris-Bordeaux-Paris, il décida en 1898 de « se désintéresser à l'avenir d'épreuves qui, dégénérant en véritables courses, s'écartent complètement du but de l'association, tout en conservant à la nouvelle locomotion, dont l'essor est si merveilleux, sa plus vive sollicitude. »

2. LA PREMIERE ROUTE DU TOURING-CLUB

De nombreux ingénieurs des ponts et chaussées avaient adhéré ou s'intéressaient aux activités de l'association, d'autant plus que le ministre des travaux publics Camille Krantz avait accepté de présider en 1898 son assemblée générale, et c'est ainsi que les ingénieurs en chef du Var et des Alpes Maritimes firent volontiers, sur sa demande, les études pour l'établissement d'un chemin carrossable qui constituerait « une route de corniche d'une nouveauté d'aspect et d'une beauté merveilleuse ». Des crédits d'études furent votés par l'association, qui engagea des démarches pour obtenir le classement du chemin existant entre Théoule et la limite du Var, tout en créant un comité local pour obtenir des souscriptions. E.-A. Martel présenta en juin 1899 l'avant-projet de la nouvelle corniche ; ce sera le début de la création de cette fameuse « Corniche d'Or », qui sera toujours la fierté du Touring-Club.

A l'assemblée générale du 9 décembre 1900, le président estime que la nouvelle corniche coûtera près d'un demi million, dont 100.000 F fournis par l'association qui, pour compléter ses ressources, a décidé d'ouvrir à la publicité commerciale et industrielle les pages de la couverture de sa revue. Des démarches sont faites par elle auprès des ministères de l'Intérieur et de l'agriculture pour obtenir des subventions et l'abandon des terrains appartenant à l'Etat. Le président Ballif se rend sur les lieux le 25 mars 1901 pour explorer le tracé de la route avec les ingénieurs des ponts et chaussées, et il estime que la nouvelle corniche sera terminée dans le courant de l'année dans les Alpes-maritimes, et en 1902 dans le Var. Elle fait l'objet d'un rapport favorable de la part de M. Rouville, inspecteur général de la vicinalité, et en novembre le maire de Saint-Raphaël lui attribue le nom de « boulevard du Touring-Club de France, en décidant l'apposition de deux plaques, une à Saint-Raphaël et l'autre à la limite des Alpes-Maritimes.

A l'assemblée générale du 8 décembre 1901, le président rend particulièrement hommage à l'ingénieur des ponts et chaussée Ernest Thérel, qui dirige dans le Var les travaux les plus importants et les plus difficiles, ainsi qu'à M. Noblemaire, directeur du P.L.M., qui a donné toutes les facilités pour l'implantation de la route dans les emprises mêmes du chemin de fer, là où c'était inévitable. Puis il demande au ministre des travaux publics le classement de la route comme route nationale, étant donné que les communes de

Mandelieu et de Saint-Raphaël seront incapables d'assurer son entretien. Le conseil général des ponts et chaussées saisi ne s'oppose pas à ce classement, sous réserve de porter de 3 à 4 m la largeur de l'empierrement dans le Var, d'où un supplément de participation pour le T.C.F.

Et ce sera l'inauguration triomphale de la nouvelle route le 11 avril 1903 par le ministre des travaux publics lui-même, Emile Maruéjols, qui s'était fait inscrire au début de l'année comme membre du T.C.F. Le président Ballif ne manquera pas de remercier tous les « créanciers » qui ont permis la création de cette route, classée pour le moment comme chemin vicinal, et tout d'abord : le ministre de l'Intérieur, qui l'a largement subventionnée, le ministre des Travaux publics, dont les services l'ont exécutée, le ministre des Finances, qui a payé, le ministre de l'Agriculture, qui a abandonné les terrains forestiers nécessaires, les communes, et en particulier celle de Saint-Raphaël, sans oublier le P.L.M., qui a laissé disposer de ses emprises, ni les automobile-clubs et les voituristes, qui ont mis des voitures à la disposition des autorités... Il y eut en effet 184 voitures à circuler le premier jour, au milieu d'une multitude de cyclistes, alors que pendant les trois jours suivants, on pointa le passage de près de 800 voitures. L'année suivante la corniche d'Or fut classée route nationale 7, tandis que l'ancienne route traversant l'Estérel devenait pour un temps nationale 97.

Pendant qu'il faisait réaliser la corniche d'Or, le Touring-Club subventionnait de façon plus ou moins importante bien d'autres aménagements routiers pour les rendre « carrossables ». Il ne faut cependant pas lui attribuer une autre réalisation importante de cette époque, la route des gorges du Tarn. Dans leur partie centrale, entre la Malène et les Vignes, celles-ci n'étaient desservies que par un chemin muletier, et leurs visiteurs arrivant à Sainte-Enimie étaient acheminés jusqu'au Rozier au moyen de barques à fond plat. C'est le lozérien Monestier, éphémère ministre des Travaux publics en 1899, qui avait fait avancer le projet, et la route, avec ses nombreux petits tunnels avait été inaugurée en 1905. Le Touring-Club s'en était félicité, il avait été alors favorable à la desserte des gorges par des trains Renard roulant sur la nouvelle route. Par ailleurs, il avait subventionné en 1900 l'aménagement du chemin de Vallon au pont d'Arc ; en 1901, celui du chemin du pont d'Espagne au lac de Gaube ; en 1902, la route des gorges du Loup ; en 1903, la route à ouvrir dans les gorges de l'Aveyron, à la demande du ministre des Travaux publics. Un peu plus tard, il demande même l'amélioration de la route directe de Bordeaux à Bayonne, que le mauvais été de son pavé rend presque impraticable, et il est écouté favorablement par le ministre des Travaux publics Louis Barthou, lui-même cycliste impénitent, qui vient présider son assemblée générale en 1906.

3. LA LUTTE CONTRE LA POUSSIERE ET LE GOUDRONNAGE DES ROUTES

Cependant une action fort différente, et beaucoup plus importante, a été lancée à partir de 1902 par le T.C.F : la campagne de lutte contre la poussière par le goudronnage des routes. Le nom que beaucoup connaissent à ce sujet est celui du docteur Guglielminetti, médecin d'origine suisse, membre de l'association, qui s'était installé à Monaco, où il avait constaté le fléau de la poussière soulevée par les automobiles. Il avait fait procéder en avril 1902 à un essai de goudronnage sur la route des Abattoirs de la principauté, et devant son succès, le T.C.F. avait demandé à l'ingénieur en chef des Alpes Maritimes de faire des essais analogues sur les routes des environs de Nice, en même temps qu'il votait une subvention pour d'autres essais à faire dans le département de la Seine. Le conseil avait désigné M. Forestier pour le représenter à ces essais, faits avec de l'huile de goudron fournie par la Cie parisienne du gaz, des huiles lourdes du Texas et de l'huile de

schistes d'Autun. D'autres essais furent faits en Seine-et-Marne, et en Seine-et-Oise par l'ingénieur Paul Le Gavrian, et le conseil exprima sa reconnaissance au docteur Guglielminetti, qui avait mené la campagne avec une ardeur au-dessus de tout éloge.

D'autres essais furent faits l'année suivante sur d'autres routes de la région parisienne, soit avec le financement du ministère, soit avec celui de l'Automobile-Club de France, et il apparut alors absolument prouvé qu'il était ainsi possible de supprimer la poussière sur les routes macadamisées. Le Touring-Club n'hésita pas à rédiger une note résumant les observations faites lors de ces diverses expériences, et à la diffuser à tous les ingénieurs en chef, agents-voyers en chef et d'arrondissement, ainsi qu'aux préfets et aux maires des principales communes, en la mettant à la disposition de tous les ingénieurs et agents, municipalités, comités et particuliers qui lui en feraient la demande. Le Club semble ainsi avoir dépassé ou débordé les administrations routières dans la lutte contre la poussière, mais, dans les Annales des ponts et chaussées, les ingénieurs avaient fait de leur côté des comptes rendus de leurs essais, tandis que l'un d'eux, Le Gavrian, en tirait de façon plus approfondie les conclusions. Le point final sera la création le 14 novembre 1903 de la Ligue contre la poussière, présidée par le docteur Lucas-Championnière, comprenant diverses personnalités, avec Georges Forestier comme secrétaire général et le docteur Guglielminetti son adjoint.

Ce n'était encore qu'un début, et tandis que les essais se poursuivaient, le nouveau directeur des routes André Charguéraud, nommé en juin 1905, créa dès l'année suivante auprès de sa direction une commission d'étude pour la suppression de la poussière et la conservation des chaussées, avec Le Gavrian comme secrétaire. Ce sera bientôt la première circulaire officielle adressée aux ingénieurs en chef, du 30 août 1906, concernant les goudronnages : « L'administration ne méconnaît pas que les goudronnages ne puissent constituer une méthode rationnelle d'entretien des chaussées empierrées..., mais jusqu'ici on ne doit exécuter les goudronnages qu'à titre d'expérience ou comme dépense de luxe. Lorsque des circonstances spéciales vous paraîtront motiver le goudronnage d'une partie de chaussée, vous voudrez bien formuler des propositions en vue de l'allocation d'un crédit spécial..., qui ne pourra être accordé que dans le cas de participation importante des collectivités locales» .

Les publications sur la lutte contre la poussière et les bienfaits du goudronnage alors se multiplièrent. En 1907, on peut retenir le rapport de la commission d'études établi par Le Gavrian, paru dans les Annales des ponts et chaussées, et largement diffusé une nouvelle fois par le Touring-Club à toutes les personnes concernées ; l'article du docteur Guglielminetti paru dans la Revue du tourisme et des sports au titre de la ligue contre la poussière, qui fait état des réalisations récentes dans de nombreux pays, en concluant qu'il ne faut goudronner que des chaussées solides et conserver les pavages pour les trafics exceptionnels. Mais surtout, dans l'éditorial de juin 1907 de la revue du Touring-Club, son président estime que ces questions semblent pouvoir faire l'objet d'un congrès international, et il fait savoir dès le mois suivant qu'après en avoir soumis l'idée au ministre des Travaux publics, celui-ci a mis immédiatement à l'étude la question d'un tel congrès. Il est peu après décidé que celui-ci aurait lieu à Paris en 1908, et le ministre crée pour cela une commission d'organisation, présidée par MM. Léthier, inspecteur général des ponts et chaussées, Ballif, président du T.C.F. et de Zuylen, président de l'A.C.F. Ce sera le premier congrès international de la Route d'octobre 1908, qui entraînera l'année suivante la création de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (A.I.P.C.R.), avec un comité exécutif de 3 membres, Léthier, Ballif, et Mahieu, ingénieur des ponts et chaussées, secrétaire.

Pour en finir avec le goudronnage, il faut encore citer la circulaire du 21 mai 1909 relative aux subventions à verser pour des travaux sur les routes nationales concernant plus particulièrement les intérêts régionaux ou locaux. Elle prescrit en particulier pour les goudronnages que « la contribution des intéressés (communes, particuliers, etc.) doit toujours être d'au moins la moitié de la dépense et versée avant tout commencement des travaux. Ces conditions seront appliquées tant que la méthode du goudronnage ne sera pas entrée dans la pratique générale et courante de l'entretien des chaussées ». Il faudra attendre pour cela 1919, et la consommation du goudron pour les usages routiers, qui ne dépassait guère 6.000 tonnes avant la guerre, atteindra quelques années après 25.000 tonnes, et dix fois plus en 1928.

4. LA NAISSANCE DE LA SIGNALISATION ROUTIERE

Outre le goudronnage, le Touring-Club sera aussi pionnier dans le domaine de la signalisation routière. Sa première réalisation, concernera la signalisation de danger, pour inviter les chauffeurs à réduire leur vitesse dans la traversée des zones habitées et sur les sections de routes dangereuses pour leur pente ou leur tracé. En 1900, il avait déjà placé plus de 1.000 de ces panneaux d'avertissement en toutes lettres. Mais l'administration elle-même reconnaissait nécessaire d'améliorer la signalisation de direction et de distance aux intersections ou bifurcations importantes sur les routes nationales, et elle l'avait prescrit par une circulaire du 2 juin 1902. Aussitôt le Touring-Club annonçait, dans le numéro de juillet suivant de la revue, qu'il allait procéder au jalonnement des grands itinéraires, en commençant par Paris-Bordeaux, Paris-Marseille et Paris-Dieppe, en plaçant 600 panneaux aux entrées de villes et aux bifurcations de routes. Il y reviendra au cours des années suivantes, et en 1906 il pourra faire état d'une vingtaine de routes jalonnées ou en cours de jalonnement par ses soins.

Ces panneaux étaient standardisés par lui, en plaques de tôle de 2 mm avec peinture vernie au four, ainsi que leurs supports métalliques constitués de doubles T de 3,50 m de hauteur livrés par Châtillon-Commentry, en comptant sur une conservation de 15 ans pour ces plaques. Ils étaient cependant toujours loin d'être entièrement ou partiellement financés par l'association, mais faisaient appel au concours des localités ou particuliers intéressés par leur installation. Toujours est il qu'en faisant le bilan de ses actions en faveur des communications à la fin de 1906, les poteaux de signalisation viennent en deuxième position avec une dépense de 480.000 francs, après les travaux sur les routes pour 1.325.000 francs, et avant la corniche de l'Estérel pour 120.000 francs.

Mais nous sommes encore à la naissance de la signalisation routière et de ses premiers symboles pour identifier les dangers. Ce sera une initiative en 1902 de l'Association Générale Automobile, émanation directe de l'Automobile-Club de France, avec une quinzaine de signaux, dont 5 pour les virages, certains comportant un point pour indiquer que l'on devait corner. Le Touring-Club proposa d'en retenir 4 seulement, cassis, virage, passage à niveau et croisement, ce qui sera adopté en 1908 par le premier congrès international de la route. A cette époque parut le premier code officieux de la route, œuvre de Jules Perrigot, président de l'Automobile-Club Vosgien et sociétaire du T.C.F., qui fut immédiatement adopté par toutes les associations, en attendant le premier code de la route officiel qui fera l'objet du décret du 31 décembre 1922.

Pour la signalisation routière proprement dite, le Touring-Club n'en restera pas là, et juste après la guerre, lorsqu'une circulaire fixera les principes de la signalisation de danger et de la signalisation de direction, il sera officiellement chargé par l'administration d'assurer

la fabrication des panneaux et des poteaux-supports et leur acheminement jusqu'à la gare d'expédition. Son offre avait été acceptée en prévoyant l'inscription du nom des donateurs sur les panneaux, ainsi que celle des mots : « Touring-Club de France. » Il avait fait ces propositions en comptant donc sur de généreux donateurs, mais alors que ceux-ci avaient permis la pose des 12.000 premiers panneaux, il dut renoncer à poursuivre son intervention. La circulaire du 5 novembre 1921 reconnut cet échec : « Privé d'une partie des concours financiers qu'il avait escomptés, le Touring-Club de France se trouve dans l'impossibilité de terminer l'œuvre commencée et réalisée à peu près pour moitié. Il y a lieu de la poursuivre et de l'achever aux frais de l'Etat. »

5. DES SENTIERS AUX ROUTES TOURISTIQUES

J'ai déjà évoqué les premiers aménagements de routes carrossables auxquels le Club avait participé, mais avant de s'étendre sur ses actions dans ce domaine, on doit rappeler quelques unes de ses multiples interventions pour l'aménagement de sentiers destinés aux randonneurs ou aux cyclistes : le sentier conduisant au val du Fier en Haute-Savoie, subventionné en 1902 ; le premier sentier permettant d'accéder aux gorges du Verdon et d'en parcourir une section, dont une première reconnaissance est faite en 1905, avant les routes en corniche qui viendront bien plus tard ; l'année suivante, le sentier des gorges de la Cère à partir de La Roquebrou, commune elle-même membre fondateur du T.C.F. ; celui du Mont Ventoux, entre la route déjà existante du versant sud et le sentier du versant nord, amélioré en 1910 ; celui conduisant au petit tunnel de la Traversette, près du Mont Viso, avec le déblaiement de cet ouvrage, etc.

Il faut maintenant surtout revenir sur son action pour rendre accessibles à l'automobile de nombreux sentiers ou chemins existant déjà mais de viabilité aléatoire. Elle rencontre déjà parfois des oppositions, comme celle des guides de Cauterets en 1900, lorsqu'il veut rendre carrossable la route d'accès du pont d'Espagne au lac de Gaube, ou celle des guides de Gavarnie deux ans plus tard lorsqu'il veut aménager de la même façon le chemin muletier conduisant au cirque. Mais il participe au contraire avec succès : au projet de route dans les gorges de l'Aveyron, en amont de Villefranche-de-Rouergue, pour lequel il vote en 1903 un crédit de 20.000 francs disponible en 5 annuités ; au projet d'établissement d'un chemin sur la rive de la Dordogne en amont d'Argentat, dont les travaux commenceront en 1907 ; à la construction d'un chemin de Sainte-Marguerite à Peyreleau, qui sera terminée en 1909, pour permettre l'accès au site de Montpellier-le-Vieux ; à l'achèvement du chemin des gorges de la Sioule de Pontgibaud à la Chartreuse ; à la nouvelle route du Puy Mary, de Mandailles au pas de Peyrol, qu'il fera adopter par le conseil général du Cantal.

Il ne s'intéresse pas seulement aux routes touristiques du massif central. Dans les Alpes, il appuie toujours le projet d'une route par le col Lacroix, entre les vallées du Queyras et du Pellice ; il soutient la construction de la route de la Bérarde, à partir de Saint-Christophe-en-Oisans, dont le projet a été établi par son délégué départemental, et il participe largement à son financement ; il aide de la même façon les communes du Vercors pour la réalisation de la route de Villard-de-Lans à Pont-en-Royans par le pont de la Goule noire et les gorges de la Bourne ; dans les Alpes-Maritimes, il soutient longtemps la construction d'une route dans les gorges du Loup ; et, bien entendu, il se félicite de l'aménagement progressif de la corniche des Maures qui sera complètement cylindrée en 1912 et pourra ainsi être empruntée pour aller de Toulon à Nice, en suivant ensuite sa corniche d'Or de l'Estérel ; et il s'enthousiasme pour la nouvelle corniche projetée entre Nice et Monaco par le col de Villefranche et le col du Caire, à laquelle il accorde même une subvention par

annuités, tout en se félicitant de l'achèvement, à l'autre extrémité du littoral, de la route en corniche de Banyuls à Cerbère.

Cependant le Touring-Club restait d'origine parisienne et y comptait toujours beaucoup de ses membres, en veillant à y assurer dans les meilleures conditions la circulation des cyclistes et des automobilistes. Pour les premiers, il avait demandé en 1901 l'établissement d'une piste cyclable le long des Champs Elysées car il devenait impossible de parcourir l'avenue le matin à bicyclette à cause de l'inondation, indispensable disait-on, de son pavage en bois ! Plus sérieusement, il s'associa avec l'Automobile-Club de France pour étudier l'affectation possible des diverses sorties de Paris en satisfaisant au mieux les besoins de la circulation automobile et ceux des cyclistes, et il vota même en 1908 une subvention de 30.000 F pour cette réalisation. Il obtint peu à peu satisfaction et put constater en 1914 que les 8 sorties principales avaient eu leurs chaussées renforcées pour la circulation lourde, alors que, pour les autres sorties, 750 km de pistes cyclables avaient été établies par ses soins. Enfin, on ne peut oublier qu'il soutint toujours les divers projets présentés à cette époque pour le prolongement de l'avenue de la Grande Armée du rond-point de la Défense à la forêt de Saint-Germain, soit financé par les deux départements concernés, soit proposé par un groupe financier en 1907 sous la forme d'une avenue de 50 m de largeur comportant des voies spécialisées pour toutes les catégories d'usagers, y compris une voie ferrée.

6. LA ROUTE DES ALPES ET LA ROUTE DES PYRENEES

Avec la grande route des Alpes il s'agit maintenant d'un projet d'envergure nationale et l'on conçoit mal qu'une association comme le T.C.F. ait pu jouer un rôle important dans sa réalisation. Comme on va le voir, c'est pourtant lui qui a réussi à débloquer l'affaire, arrêtée par un problème de financement, et qui est sans cesse intervenu pour lui faire suivre le tracé le plus prestigieux. L'Etat en effet était prêt à prendre à sa charge la plus grande partie de la dépense, mais avec une participation de la Savoie, des Hautes-Alpes et des Basses-Alpes pour l'aménagement de divers chemins de grande communication incorporés dans le projet. Le département des Hautes-Alpes était trop pauvre pour verser la subvention de 376.000 F qui lui était demandée. Le Touring-Club proposa alors en 1909 de prendre à sa charge la moitié de cette somme, répartie en 5 annuités, ce qui fut accepté par le ministre des travaux publics Louis Barthou, membre éminent de l'association.

Il obtint aussi que le tracé passe par le col de l'Iseran, entre Bourg-Saint-Maurice et Lanslebourg, plutôt que par le col des Encombres, entre Moûtiers et Saint-Michel de Maurienne, où l'on commençait à construire une route. Avec la route du col de l'Iseran, à 2.770 m d'altitude, la France aurait ainsi la route la plus haute d'Europe, alors que ce record était détenu par l'Italie avec la route du Stelvio à 2.759 m. L'enquête publique eut alors lieu sur cette base dans les trois départements en février 1910 et les crédits furent votés pour que la route puisse être faite en 5 ans. Le projet de loi créant la route nationale 212, dite route des Alpes, fut déposé le 8 février 1912 sur le bureau de la chambre et aboutit à la loi du 5 avril de la même année. Celle-ci classait : « une nouvelle route allant d'Evian-Thonon (Haute-Savoie) à Nice (Alpes-Maritimes), ladite route : s'embranchant à Séez sur la RN 90, passant par le col de l'Iseran et joignant à Lanslebourg la RN 6 ; s'embranchant par cette même route à Saint-Michel-de-Maurienne, passant le col du Galibier et joignant la RN 91 à 1 km environ (côté Briançon) du col du Lautaret ; s'embranchant enfin près du Mont-Dauphin sur la RN 94, passant par le col de Vars et joignant la RN 100 au voisinage du confluent de l'Ubaye et de l'Ubayette ».

Depuis 1910, des services d'autocars, principalement du P.L.M., empruntaient diverses sections d'une route des Alpes, qui sera la route d'hiver, en attendant la réalisation de la nouvelle route des grands cols qui en serait la route d'été, et l'année suivante l'Office National du Tourisme intervenait auprès des administrations intéressées pour la remise en état, dès le début de la campagne d'été, des routes et chemins empruntés par ces autocars. Partout les chantiers avançaient, si bien que le président et les vice-présidents du T.C.F. seront reçus en juin 1914 par le président de la République pour lui remettre l'album des sites les plus pittoresques de la route des Alpes, en lui annonçant la fin des études pour son passage par le col de l'Iseran et l'achèvement des travaux de la route du col de la Cayolle qu'il inaugurerait au mois d'août suivant.

Restons en là pour cette route, dont le passage au col de l'Iseran ne sera inauguré qu'en 1937, mais non sans rappeler que depuis 1913, appuyé par Antoine Borrel, député de la Savoie, le Touring-Club réclamera sans cesse plus au nord son passage par le col du Bonhomme, entre Bourg-Saint-Maurice et Saint-Gervais, pour éviter son énorme détour par Albertville et Megève. Ce devait être le couronnement de son œuvre, mais après diverses péripéties, il ne sera jamais réalisé.

Encouragé par le succès de la route des Alpes, il fut naturellement conduit à penser à lancer aussi une route des Pyrénées, de la côte d'argent à la côte vermeille. Après des études préliminaires, l'affaire fut examinée et débattue au cours d'une grande réunion le 25 octobre 1910. Un avant-projet avait été établi, qui aurait réutilisé 531 km de routes existantes, complétés par 119 km de routes neuves, dans les Pyrénées-orientales pour contourner le Canigou, dans la partie centrale du tracé, et dans les Basses-Pyrénées pour rejoindre Saint-Jean-Pied-de-Port. Le Touring-Club était prêt à donner autant pour les Pyrénées que pour les Alpes, et lors de son assemblée générale du 3 décembre 1911, le ministre des travaux publics déclara même qu'on essaierait de réaliser ces deux routes ensemble. Des variantes de tracé furent proposées et, comme sur la route des Alpes, un service automobile s'établit avant la guerre, qui parcourait l'itinéraire en 6 jours de Biarritz à Cerbère, avec étapes à Mauléon, Cauterets, Luchon, Ax-les-Thermes et Font-Romeu.

Mais la topographie des Pyrénées était moins favorable à l'établissement d'une telle route et leurs sommets étaient moins prestigieux et moins attractifs que ceux des Alpes. Après la guerre il apparut que les travaux pour son aménagement coûteraient au moins 25 millions de francs et qu'il n'était pas envisageable de les engager. On se contenta de réalisations beaucoup plus modestes, comme l'annexe de la RN 20 pour rejoindre la route principale de l'Andorre au Pas de la Case, et si l'on classa en 1930 RN 618 un itinéraire allant de Saint-Jean-de-Luz à Argelès-sur-mer lors de l'extension du réseau des routes nationales, ses caractéristiques ne seront guère améliorées pour autant.

7. ADAPTER LA ROUTE A L'AUTOMOBILE

Sans doute, depuis son invention et ses premiers tours de roue, c'est l'automobile qui s'est adaptée aux routes existantes, construites depuis des siècles pour la circulation des chevaux et des véhicules qu'ils tiraient. Mais le premier changement apparu avec l'automobile a été la plus grande vitesse de ces nouveaux véhicules, exigeant une surface de roulement plus unie et ne se transformant pas en poussière sous l'effet de leurs pneus. D'où la lutte contre la poussière que nous avons vu mener au titre de l'hygiène, et la mise au point du goudronnage, avec un résultat encore plus heureux pour la conservation des chaussées.

Mais on s'est aperçu rapidement que ces véhicules roulant plus vite rencontraient des problèmes de stabilité dans les nombreux virages, parfois serrés, des anciennes routes. Comme l'adoucissement de ces virages aurait nécessité d'ouvrir d'innombrables et importants chantiers, on a pensé tout d'abord à les relever plus ou moins pour y améliorer la stabilité des voitures, ce qui a été une des premières initiatives importantes du Touring-Club. Dès 1902, Georges Broca, membre du T.C.F et de l'A.C.F., s'en était entretenu avec les ponts et chaussées de la Seine et avec l'inspecteur général Hétier, qui étaient tombés d'accord pour faire un essai sur un des virages du département. Et le 13 juin 1902, une importante réunion de la section des routes du comité technique se tint sous la présidence de Michel Lévy, avec un ensemble d'ingénieurs éminents, d'Alfred Picard à Jean Résal, pour étudier l'ensemble de la question du relèvement des virages.

Les conclusions de ses débats furent qu'il convenait de se borner aux virages en rase campagne, que sur les routes nouvelles tous les virages pouvant présenter un danger devraient être relevés, et que sur les routes anciennes il suffisait de se borner aux virages constatés comme dangereux, pour leur faible rayon ou leur tracé en S, et surtout les virages tournant à gauche situés au bas d'une descente. Des études plus précises étaient à faire sur le terrain et une sous-commission fut constituée sous la présidence de Charles Heude, ingénieur en chef de Seine-et-Marne, pour présenter un rapport. En application, des essais de relèvement de virages furent faits à la Croix d'Augas sur la route nationale de Melun à Fontainebleau, et sur les virages en S d'un passage supérieur sur la voie ferrée entre Paris et Brétigny. L'année suivante, les conclusions de cette sous-commission furent qu'il convenait de relever seulement la moitié extérieure de la chaussée de ces virages.

Ne reculant devant aucun effort pour faciliter l'action du service des ponts et chaussées, le Touring-Club proposa en octobre 1907 au ministre des travaux publics d'accréditer dans chaque département un de ses délégués, automobiliste pratiquant, qui se mettrait à la disposition de l'ingénieur en chef pour lui faire parcourir ses routes et le transporter sur les points où un problème se posait, ce qui fut accepté par le ministre. Et il était toujours prêt à intervenir lui même pour améliorer des points dangereux, comme les 3 lacets de faible rayon de la descente sur Gap de la RN 85. Le département des Hautes-Alpes refusant de livrer au moins les terrains, le Club se substitua à lui en 1913 pour fournir la somme nécessaire à leur achat.

Mais en dehors de l'amélioration des virages et de la signalisation de danger, la signalisation de direction était un nouvel équipement de la route pour répondre aux nouveaux besoins créés par l'automobile puisque les conducteurs n'avaient plus guère le temps de s'arrêter pour demander leur chemin aux riverains ou aux paysans rencontrés dans leur course. On a vu combien le Touring-Club avait pris des initiatives et fait des efforts financiers pour ces signalisations. Et on peut noter qu'au premier congrès international de la route en 1908, 3 de ses membres avaient été rapporteurs généraux des 8 questions à l'ordre du jour, le docteur Guglielminetti pour la deuxième question sur les procédés généraux d'entretien, M. Guillain, pour la quatrième question sur la route future, et Edmond Chaix pour la septième question sur les signaux de la route.

On ne peut s'étendre sur toutes les marques d'intérêt du Touring-Club pour l'amélioration des routes ou la protection de leur environnement dans les années qui ont précédé la guerre, comme les essais de pavage mosaïque à Paris en 1908, l'obligation d'un contre-rail pour l'installation de voies de tramways sur les routes, ou la circulaire ministérielle de 1911 interdisant l'abattage prématuré et systématique des plantations d'alignement,

puisqu'il n'a pas été l'instigateur de ces mesures. Mais il est encore deux domaines où, un peu plus tard, il a été réellement pionnier : le déneigement des routes de montagne et les postes de secours sur les routes. C'est à partir de 1923 qu'il s'intéressa aux premiers essais de tracteurs à chenilles transformés en chasse-neige pour dégager les cols de Porte et de la Croix-Haute sur la route d'hiver des Alpes, suivis de l'inauguration de celle-ci le 8 février 1924, puis au nouveau chasse-neige à turbine essayé en 1929, avant d'organiser en février 1930 le premier concours international d'appareils chasse-neige à Briançon, qui devait être suivi pendant des décennies de concours analogues, appuyés par la direction des routes.

Et par ailleurs, dès 1926, le Touring-Club fera une démarche auprès du ministère de l'Intérieur en faveur de la création d'un service de surveillance de la route, qui aboutira deux ans plus tard à la mise en œuvre d'une première police de la route, dotée de 6 voitures données par les constructeurs et au fonctionnement financé par l'U.N.A.T., service « qui ne doit pas brimer l'usager mais l'éduquer » comme le demande le président Edmond Chaix. Et parallèlement le T.C.F. installe ses 14 premiers postes de secours sur Paris-Etampes et Paris-Rambouillet. En 1929, 6 nouvelles voitures de police sont offertes par les compagnies d'assurance, tandis que le Club estime qu'il faudra plus de 5.000 postes de secours en France, et que 800 ont déjà été offerts à l'U.N.A.T. Et ce sera le début d'une action persévérante du T.C.F. pour l'aide et l'assistance aux automobilistes en difficulté, qui aboutira en 1953 à la création, par son président d'alors, du Comité national du Secours Routier français, et à l'équipement d'une grande partie du réseau routier national des postes d'appel téléphoniques bien connus.

RÉFÉRENCES

Touring-Club de France Procès-verbaux du conseil d'administration (Archives Nationales 53 AS /157)

Revue mensuelle du Touring-Club de France (1900-1914)

Conseil général des Ponts et Chaussées Procès-verbaux des délibérations, Assemblée plénière et 1ère section routes (1900-1914) (Archives Nationales F/14/16.020 et suivantes)

Annales des Ponts et Chaussées (1900-1914)

Catherine Bertho Lavenir LA ROUTE ET LE STYLO Editions Odile Jacob. Paris 1999

Georges Reverdy LES ROUTES DE FRANCE DU XXème SIECLE Presses de L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Paris 2007