

Le Touring-Club : association évergétique, association d'usagers de la route ou association de tourisme ?

par **Jean Orselli**, docteur en histoire,
ingénieur général des Ponts et chaussées honoraire

Le 15 novembre 2010¹, on aurait fêté les 120 ans de la création du Touring-Club de France s'il n'avait pas été contraint à la dissolution à la fin de 1983.

C'est la France qui avait créé les premières associations vélocipédiques locales à la fin du Second Empire. Pour les associations nationales, elle suivit de peu l'Angleterre (création du *Cyclists' Touring-Club* en 1878) avec son *Union vélocipédique de France* (1881), puis avec le *Touring-Club de France* le 26 janvier 1890.

Elle inventa l'*Automobile-Club de France* en 1895, vite suivi d'une cohorte d'*Automobile-Clubs régionaux*.

Enfin, en 1920, eut lieu la création de l'*Union nationale des associations de tourisme* (UNAT) qui regroupait de multiples associations – du Club Alpin aux syndi-

cats hôteliers – autour du Touring-Club. En 2010, toutes ces associations subsistent, sous le nom de *Fédération française de cyclisme* pour la vieille *Union vélocipédique*, vivotant comme les *Automobile-Clubs*, ou s'étant recentrée comme l'UNAT sur les séjours de vacances et les sports de plein air (randonnée, alpinisme, voile). Seul le Touring-Club a disparu, qui fut de loin la plus puissante de toutes.

L'histoire de l'ascension et de la déchéance du Touring-Club est emblématique des tensions existant dans l'ensemble vaste et indéfini que l'on nomme trop commodément Tourisme. Cette complexité se sent déjà dans les définitions qu'en donne le Petit Larousse :

- ★ « *Tourisme – Action de voyager pour son agrément.*
- ★ *Touristique – Relatif au tourisme :*

voyage touristique. – Dont l'agrément ou le pittoresque attirent les touristes : villes touristiques.».

Le Touring-Club a toujours été écartelé entre ses deux natures :

- ★ une « association d'usagers de la route » préoccupée des services que peuvent demander les cyclistes et les automobilistes, en tant que « touristes en déplacement » mais aussi dans leur usage quotidien des routes ;
- ★ une « association touristique » adon-

¹ Cette date est celle de l'agrément officiel de l'association dont la demande avait été déposée le 26 janvier 1890. Le Touring-Club commença à fonctionner en liaison avec les clubs locaux qui soutenaient cette initiative, le *Club des cyclistes de Paris*, la *Société d'encouragement pour le développement de la vélocipédie en France*, etc. Voir Marcel Viollette (son premier dirigeant), *La naissance du Touring-Club*, in *L'Auto* du 12 décembre 1934.

REVUE MENSUELLE		DU TOURING-CLUB DE FRANCE	
L'ŒUVRE DU TOURING-CLUB DE FRANCE			
But touristique : FAIRE CONNAITRE LA FRANCE			
<i>Voyages et Communication « Locomotions »</i>		<i>Publications et Propagande</i>	
TRAVAUX SUR ROUTES (études de routes touristiques, cartes, guides, etc.)	100.000 F	REVUE MENSUELLE (revue de tourisme, propagande, etc.)	100.000 F
CORNICHE DE L'ESTEREL (travaux de restauration, etc.)	100.000 F	SITES & MONUMENTS (études, guides, etc.)	100.000 F
PORTEUX D'AVERTISSEMENT DU DE DIRECTION	100.000 F	CARTES TOURISTES (cartes de tourisme, etc.)	100.000 F
BANCS RUSTIQUES	100.000 F	ITINÉRAIRES (itinéraires de tourisme, etc.)	100.000 F
TABLES D'ORIENTATION	100.000 F	VOYAGES & EXCURSIONS (études, guides, etc.)	100.000 F
POSTES DE SECOURS	100.000 F	ESPERANTO (études, guides, etc.)	100.000 F
CHEMINS DE FER, DOUANES	100.000 F	BROCHURES & NOTICES (brochures, notices, etc.)	100.000 F
LUTTE CONTRE LA POUSSIÈRE	100.000 F	TOURISME SCOLAIRE (études, guides, etc.)	100.000 F
CAISSE DE SECOURS	100.000 F	TOURISME NAUTIQUE (études, guides, etc.)	100.000 F
CIRCS	100.000 F	TOURISME HIPPIQUE (études, guides, etc.)	100.000 F
RÈGLEMENTATIONS	100.000 F		
COMITÉ DE CONTENTIEUX (études, guides, etc.)		COMITÉ TECHNIQUE (études, guides, etc.)	
COMITÉ DES SITES ET MONUMENTS PITTORESQUES (études, guides, etc.)		COMITÉ NAUTIQUE (études, guides, etc.)	
COMITÉ DE TOURISME SCOLAIRE (études, guides, etc.)			

Le Touring-Club et ses trois rôles dès l'origine : association d'usagers de la route, protection et connaissance du patrimoine touristique, hébergement des touristes. In *Revue*, janvier 1906. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris

née à la promotion du tourisme et à la protection de ses objets d'intérêt, ainsi qu'à l'amélioration de ses conditions d'exercice.

Le Touring-Club fut dans ces deux domaines la plus puissante des associations françaises. Il fut le plus engagé dans l'« action évergétique² » de promotion du tourisme, de protection et des sites et monuments, et d'amélioration de l'hôtellerie et de l'offre de séjours touristiques. Il fut aussi la plus importante association d'usagers de la route. S'il disparut, ce fut en partie parce qu'il échoua à devenir la grande association nationale des usagers de la route – et l'on verra que ce ne fut pas de sa faute –, mais surtout parce que ses dirigeants firent une erreur désastreuse en voulant tardivement que le

Touring-Club devînt un grand fournisseur de « séjours de loisirs » à un moment critique pour cette activité.

La France, aujourd'hui, est la première destination touristique du monde. Son équipement en lieux de séjours, des hôtels de toutes catégories aux campings et à l'hébergement social de vacances, est remarquable.

La protection des monuments est assurée, elle aussi. Celle des sites, des paysages et des biotopes, objet des attentions les plus précoces du Touring-Club, a évolué en bien ou en mal devant les priorités accordées à l'urbanisation, des côtes notamment, et devant le laisser-faire public envers certaines des bêtes noires du Touring-Club comme l'affichage.

Mais, le grand échec de la France est celui de ses associations d'usagers de la route. Leur taux d'adhésion fut longtemps considérable : en 1953, elles comptaient plus de 800 000 membres, dont 500 000 pour le seul Touring-Club, soit 1 adhérent pour 3 véhicules particuliers.

En 2010, la France présente une singularité étonnante : moins d'un sur 50 possesseurs d'une automobile particulière adhère à une association d'usagers alors que, dans chaque pays avancé, la grande association nationale regroupe entre 1 automobiliste sur 3 et 1 sur 5. Face aux quelques 400 000 adhérents français dispersés entre plusieurs associations concurrentes, les associations nationales comptent actuellement plus de 30 millions de membres aux États-Unis, 16 millions en Allemagne, plus de 15 millions au Japon, 12 millions en Angleterre, etc.³

² « Évergétisme : attitude des gouvernants ou des élites qui consistait à donner à la collectivité les édifices et les équipements dont elle avait besoin ou à distribuer des largesses au peuple ». in *Grand dictionnaire encyclopédique Larousse*. Nous utiliserons régulièrement « évergète » et « évergétisme » qui relèvent de l'histoire gréco-romaine, faute de termes appropriés pour l'époque contemporaine. Les termes « bienfaiteur » (traduction du grec évergète) ou « philanthrope » qui en est le plus proche au XIX^e siècle, sont trop polysémiques et vagues dans le cas précis. Quant au « mécénat », il est réservé au soutien aux arts, aux lettres et aux sciences. Au XIX^e siècle, les plus riches pratiquent couramment la construction de routes, les adductions d'eau, l'érection de statues, soit par des donations individuelles, soit par des « souscriptions ».

³ Pour des populations respectives de 320, 82, 127 et 60 millions d'habitants. Ces associations nationales ont parfois une structure fédérale plus ou moins déconcentrée, mais qui reste néanmoins très cohérente.

À travers l'histoire du Touring-Club⁴, on peut esquisser celle des grandes composantes des activités associatives que nous venons de définir dans « l'univers touristique ».

Jeunesse : association d'usagers et évergétisme

Les fondateurs du Touring-Club étaient de jeunes gens qui ne se reconnaissaient pas dans l'Union vélocipédique de France, trop marquée par l'organisation des courses. Le Touring-Club ne demandait pas de droit d'entrée et était ouvert aux femmes. Ses premières activités relevaient de la sociabilité associative : excursions, visites de monuments, voyages, réunions et banquets, qui essaient vite hors de Paris avec la création de sections régionales. Il affirmait dès cette époque sa volonté de rester une association unitaire nationale.

Il entreprenait en accéléré des actions calquées sur celles menées par le *Cyclists' Touring-Club* anglais de 1878 à 1890⁵ : 1891, *Revue, Annuaire*, costume du Touring-Club, organisation d'excursions ; 1892, ouverture de la Bibliothèque, premier *Guide du Touring-Club* (La Loire) ; 1893, protestation contre le nouvel impôt sur les bicyclettes ; 1894, pétition pour la création de pistes cyclables ; 1895, boîtes de secours du Touring-Club, voyages scolaires à bicyclette, ascensions en ballon, création d'un *Comité du contentieux* ;

1896, premier « chalet du Touring-Club » ; 1897, premier « *guide routier* » et première carte au 1/400 000 ; 1897, création d'un *Comité technique* ; 1898, bibliothèque photographique, etc.

Le Touring-Club était donc marqué par la dualité « touristes – usagers de la route » qui se lit dans le nom de l'association anglaise et dans le sous-titre que le Touring-Club français porta durant quelques années : « *Alliance des touristes cyclistes* ».

Les jeunes fondateurs furent surpris par leur succès et Marcel Viollette, son premier *secrétaire général*, passa la main fin 1892 à Abel Ballif⁶ qui présida le Touring-Club jusqu'en 1919, et dont l'expérience, l'entregent, les qualités diplomatiques et l'inlassable activité ont été certainement une des raisons du succès de l'association. Ballif, ancien haut fonctionnaire, savait ainsi se concilier de nombreux membres de la haute Administration.

Dès 1893, le Touring-Club se voyait comme la première « *association automobile* », activité dont se chargea Georges Pierron, l'un de ses vice-présidents. Il participa ainsi à l'organisation matérielle de la course Paris-Bordeaux-Paris du 11 au 14 juin 1895⁷ :

« *Notre vice-président, M. G. Pierron, avait bien voulu accepter la tâche délicate d'établir les contrôles de route, d'organiser dans les endroits difficiles un service de pilotage et d'indiquer par plâtre le bon chemin, quand des traverses et des bifurcations de routes rendaient possible une erreur de direction* ».

Le 12 novembre 1895, eut lieu la première réunion de l'Automobile-Club de France,

⁴ L'histoire du tourisme en général est très peu développée et l'histoire globale du Touring-Club reste à faire. Sur l'aspect « usagers de la route », nous renvoyons ici à notre thèse, *Usages et usagers de la route, Pour une histoire de moyenne durée (1860-2008)*, thèse d'histoire, Paris 1 Sorbonne, 2009. La référence la plus citée est Catherine Bertho-Lavenir, *La roue et le stylo, comment nous sommes devenus touristes*, Odile Jacob, 1999 ; succincte (une centaine de pages, plus quelques articles, une période limitée aux débuts), souvent inexacte quant aux faits, elle propose des interprétations historiques discutables. Sur les aspects « promotion du tourisme » et « modernisation de l'hôtellerie », la référence actuelle est Bertrand Larique, *L'économie du tourisme en France des années 1890 à la veille de la Seconde Guerre Mondiale, Organisation et développement d'un secteur socio-économique*, thèse d'histoire, Bordeaux III, 2006. Sur la protection des sites et monuments, voir Luc Savonnet, *Le rôle du Touring-Club dans l'institutionnalisation de la protection des paysages*, mémoire de maîtrise, IFU, Paris 8, 1986. Xavier Martel, *L'iconographie touristique comme propagande géopolitique. Le Touring-Club de France, 1890-1939, un exemple : Sites et Monuments*, DEA d'histoire de l'art, Université Paris 1, 1998. Marie-Hélène Fusz, *Le Touring-Club de France (1890-1983) : son rôle dans le développement de la sensibilité au patrimoine*, DEA de sciences humaines, Sorbonne Paris IV, 2000.

⁵ La chronologie des actions du *Cyclists' Touring-Club* figure sur son site Internet. Celui-ci essayait à la fin des années 1880 de créer des succursales en France sous l'action de « consuls » comme le baron Adrien de Baroncelli.

⁶ Abel Ballif (1844-1934), né à Tours, venait de quitter ses fonctions de chef de bureau à la préfecture de la Seine. Sa vie se confond dès lors avec l'histoire du Touring-Club.

⁷ Voir *La Course de Voitures Automobiles Paris-Bordeaux-Paris*, in *Revue du Touring-Club*, 1895, pages 497 e. s.

née en septembre sous l'impulsion du marquis Albert de Dion qui organisa la grande course suivante Paris-Marseille-Paris de 1896. À la suite de cet événement le Touring-Club prit position contre les courses sur route.

De nombreux Automobile-Clubs locaux apparurent à côté du très élitiste Automobile-Club de France. Des associations concurrentes se créèrent : *le Moto-Club* en 1902 et *la Ligue des chauffeurs* en 1904. Les tentatives de création d'une association nationale sous la forme de *l'Association Générale Automobile* (émanation de l'Automobile-Club de France) en 1902, puis une *Fédération des Automobile-Clubs régionaux* en 1904 ne perdurèrent pas après la guerre. Les possesseurs de « motocycles », dont le nombre était supérieur à celui des automobiles jusqu'en 1906, avaient leurs propres associations, le *Motocycle-Club* et *l'Autocycle-Club* (réservé aux motocyclettes). Toutes ces associations automobilistes se voulaient, elles-aussi, « touristiques ».

Le Touring-Club est donc resté la plus importante des associations automobiles. Significativement, la couverture de sa *Revue* (créée en 1891) vit apparaître une automobile en juin 1896 et le sous-titre *Alliance des Touristes-Cyclistes* disparaître en 1897. Les dirigeants du Touring-Club, de l'Automobile-Club de France et des Automobile-Clubs régionaux entretenaient les meilleurs rapports et faisaient souvent partie des Conseils d'administration des autres associations. Edmond Chaix, le 3^e président du Touring-Club de 1927 à 1938⁸, était depuis longtemps un des dirigeants de

l'Automobile-Club de France. Les deux associations co-organisèrent les divers « *Congrès automobilistes* » avant que l'*Association Internationale des Congrès Internationaux de la Route* (AIPCR) qui ne comprend que des Administrations publiques, ne prenne en charge ce domaine en 1909. Ballif en a été d'ailleurs vice-président jusqu'en 1920.

L'action en faveur des routes elles-mêmes a été très précoce. Dès 1892, le Touring-Club s'intéressait à « l'amélioration des routes ». Outre la promotion et le financement de pistes cyclables (1894) et d'une signalisation de danger et de direction (1895) ou le cofinancement en 1899 du projet de la corniche de l'Estérel (inaugurée en 1903), il militait à partir de 1902-1903 pour le redressement des virages, la suppression des caniveaux, la lutte contre la poussière par la création de chaussées à liants bitumineux, etc. Après 1902, il dut partager cette activité évergétique - notamment en matière de signalisation - avec l'Automobile-Club de France et l'Association Générale Automobile, rapidement suivis par des « marchands » comme Michelin et les constructeurs et équipementiers automobiles.

Le *Comité du contentieux* se chargeait de faire évoluer la réglementation de la circulation des cycles et des automobiles et son application en 1896. Le *Comité technique* visait l'amélioration des véhicules (par l'ouverture de concours notamment) en 1897 et la *Commission des virages* s'occupait d'adapter les routes aux nouvelles vitesses des automobiles à partir de 1904.

L'activité évergétique du Touring-Club en faveur du tourisme proprement dit portait sur trois aspects principaux⁹ :

- ★ la modernisation de l'hôtellerie ;
- ★ la promotion du tourisme en France ;
- ★ la protection et promotion du patrimoine touristique et du patrimoine naturel.

La modernisation de l'hôtellerie

Le Touring-Club commença par recenser les « *bons hôtels* » dès 1894 et les signalait dans son *Annuaire* précurseur du *Guide Michelin*. Puis, il se préoccupa de moderniser les conditions d'hébergement hôtelier, dans la ligne de l'hygiénisme de l'époque. Il commença dès 1897 en vendant du papier hygiénique à prix coûtant. En 1900, il imagina une « *chambre hygiénique* » pour l'amélioration des hôtels et la présenta à l'Exposition Universelle. Il accordait des aides à l'installation de sanitaires, organisait des « *concours hôteliers* », et fournissait lui-même du matériel sanitaire, de la peinture laquée, etc.

Il lança l'idée de créer une école hôtelière qui a vu le jour en 1903 en même temps que la création du *Syndicat Général des hôteliers français* qui en assurait l'organisation et la direction. Le Touring-Club poursuivit dans cette voie dans l'entre-deux-guerres.

⁸ Le 2^e président est Henry Defert, avocat au Conseil d'État qui remplace Ballif de 1919 à 1927. Edmond Chaix (1927-1938) sera suivi par Henry Gasquet, président de 1938 à 1952.

⁹ Sur ces questions, la référence incontournable est actuellement Larique, op. cit., auquel nous devons beaucoup pour cet article.

La promotion du tourisme en France

Elle était contrariée à l'époque par la dispersion de sa tutelle entre quatre ministères. Le principal était celui de l'Intérieur qui assurait la police des stations et des jeux et le contrôle des étrangers. Celui des Travaux publics, censé s'occuper des transports et des accès aux stations, était totalement bridé par la très forte décentralisation des routes à l'époque. Le ministère en charge de la Prévoyance sociale s'occupait des établissements thermaux et climatiques (les sanatoriums). Enfin les Finances traitaient des questions fiscales et douanières, importantes puisqu'on s'intéressait aux touristes étrangers.

Le tourisme en montagne, notamment, était totalement à développer en France, face à la Suisse ou à l'Autriche. Le *Syndicat d'initiative dans l'intérêt de la ville de Grenoble* est né en 1889 ; c'est le premier du genre et celui qui a « inventé » le nom. Son champ d'action était en fait « le Dauphiné » et concernait les départements de l'Isère, de la Drôme et des Hautes-Alpes. Le *Syndicat général des Alpes française* qui s'est constitué en 1895 a été la première « *fédération régionale* » qui ajoutait au Dauphiné, la Savoie et la Haute Savoie. Elle a été suivie de sept autres entre 1903 et 1909. Un débat se développa sur le périmètre souhaitable de ces entités : « *provinces historiques* » ou simple *groupement routier*¹⁰.

Des projets de « *fédération nationale* » ont été agités dans les *Congrès des syndicats d'initiative* qui se tiennent

annuellement à partir de 1903, mais ils ont échoué à chaque fois.

La grande réussite du Touring-Club, association nationale, a été d'organiser l'action des multiples Syndicats d'Initiative. Il a proposé ainsi des « modèles » (comme il avait proposé des « modèles d'hôtels ») comme celui de Saint-Pierre de Chartreuse dont il accompagna le développement à partir de 1905¹¹. C'est Léon Auscher, un de ses membres les plus actifs, président par ailleurs de la *Commission du tourisme* de l'Automobile-Club de France, qui prit en main ce secteur dès 1905. Enfin, le Touring-Club était aidé par ses liens avec les associations « sportives » de la montagne comme le Club Alpin Français et avec les autres associations d'usagers de la route.

Politiquement, il opta résolument en faveur du ministère des travaux publics avec lequel il avait déjà des liens privilégiés et parce que le développement des transports lui paraissait l'action primordiale à mener. Il bénéficiait d'un fort soutien parlementaire qui aboutit en 1912 à la création du « *Groupe du tourisme* » à la Chambre des députés sous la présidence d'Étienne Clémentel¹².

La concrétisation de tous ces efforts peut s'illustrer par deux grandes dates, 1910 et 1913.

L'article 123 de la *Loi de finances* du 8 avril 1910 a institué, à l'issue d'un long processus de lobbying et de décision, un *Office National du Tourisme* placé sous la tutelle du ministère des travaux publics, chargé :

1° De centraliser et de mettre à la disposition du public des renseignements de toute nature concernant le tourisme sous toutes ses formes ;

2° De rechercher tous les moyens propres à développer le tourisme, de provoquer et, au besoin, de prendre toutes mesures tendant à améliorer les conditions de transport, de circulation et de séjour des touristes ».

Un *Conseil Supérieur du Tourisme* consultatif composé de 50 personnalités a été institué auprès de l'Office National du Tourisme dont les débuts furent pour le moins laborieux.

¹⁰ L'écrivain Robert de Souza, secrétaire général de l'Association pour la protection des paysages, définit ainsi de façon critique, en novembre 1904, la *Fédération du Sud-Centre* dans la revue *Le Tour de France. Guide du touriste*.

¹¹ Léon Auscher (1866-1942) fut un des principaux dirigeants du T. C. F.. Secrétaire du *Comité technique* chargé des nouvelles locomotives dès 1900, il devient vice-président en 1919. Élu président en 1927, il refusera le poste. Il sera dans les années 1920-1930, le fondateur et le deuxième président de la puissante Union Nationale des Associations de Tourisme (UNAT).

¹² Étienne Clémentel (1864-1936) est député radical de 1900 à 1919, puis sénateur jusqu'en 1936. Il va s'attacher aux questions économiques dans la perspective de la guerre prochaine, en particulier au développement de l'automobile, industrie bien implantée dans le Puy-de-Dôme avec Michelin, etc. Il est ministre des colonies (janvier 1905 à mars 1906), de l'agriculture (1913), des finances (9 au 13 juin 1914). Il sera le ministre du commerce et de l'industrie pendant presque toute la Guerre (29 octobre 1915 au 20 janvier 1920) et joue à ce titre un rôle majeur quoique méconnu. Après la guerre, il sera encore ministre des finances de juin 1924 à avril 1925 et membre majeur du Sénat et président de sa commission des finances.

Le premier directeur de l'Office fut l'ingénieur des Ponts et chaussées Albert Mahieu¹³, qui était déjà une figure marquante du ministère des travaux publics. Mais, faute de moyens, l'Office national du Tourisme vivota jusqu'en 1914. Son action ne s'est déployée vraiment que dans les années 1920.

Les *États généraux du tourisme* qui s'ouvrirent le 15 octobre 1913 réunissaient la quasi totalité des associations touristiques, les parlementaires impliqués dans la promotion du tourisme, les compagnies de chemin de fer et de navigation, etc. Ils ont abouti à une véritable « *Charte nationale du Tourisme français* » fixant les moyens et les objectifs de sa promotion à l'étranger.

Le patrimoine touristique et naturel

L'action évergétique du Touring-Club pour la protection du « *patrimoine touristique national* » se situait dans la ligne de mesures remontant au Second Empire et des actions de multiples associations locales. Sa première réalisation a été, entre 1900 et 1913, la collection *Sites et Monuments de France* qui dresse l'inventaire des richesses artistiques, historiques et naturelles, soit plus de 30 volumes et un investissement de 750 000 francs.

La création de ses grands comités de protection du patrimoine et de la nature a été plus tardive. La réussite du Touring-Club dans ce domaine tenait, comme pour son action touristique, à son caracté-



Dans les années 1930, le Touring-Club et l'Union nationale des associations touristiques apparaissent comme des relais de l'État. Ici, un entrefilet caractéristique concernant la Commission de Signalisation, organe quasi officiel qui tient ses assises au siège même du Touring-Club. In *Revue*, janvier 1930. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris

tère d'organisation nationale capable de jouer le rôle de groupe de pression auprès du législateur en soutenant et organisant l'action des associations de protection des sites et biotopes et d'obtenir le vote d'une série de textes sur les sujets les plus divers.

Le *Comité des sites et monuments pittoresques* fut créé en 1904. Ses actions ont abouti rapidement : création des *Commissions départementales des sites et monuments naturels de caractère artistique* (Loi du 20 avril 1906), *Lois* du 27 janvier 1902 et du 20 avril 1910 interdisant l'affichage publicitaire sur les sites et autour des monuments classés et *Loi sur la protection des monuments historiques* du 31 décembre 1913.

La *Comité des pelouses et forêts* fut détaché du *Comité des sites et monuments pittoresques* en 1906. Cette commission, lointain précurseur des associations « écologiques », se préoccupait des forêts dont les multiples aspects, de protection des sols, économiques et touristiques, étaient déjà reconnus.

¹³ Albert Mahieu (1864-1943), est Secrétaire-rapporteur de la Commission extraparlamentaire sur la circulation des automobiles de 1903, Rapporteur de la Commission du Code de la route de 1909-1912, Secrétaire général de l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Route de 1909 à 1920, puis son président de 1920 à 1943. Il est le premier « directeur des roues » en 1916. Comme Secrétaire général du ministère de 1920 à 1924, puis comme sénateur de 1924 à 1941, il a joué un rôle majeur dans l'évolution du système routier en France.

Mais, il est significatif que son intitulé commence par les « *pelouses* », biotopes spécifiques naturels ou dus à l'action pastorale et conservatoires des nombreuses espèces herbacées, qui étaient négligés à l'époque. Elle se penchait aussi sur la protection d'autres biotopes plus rares. Le Touring-Club s'attachait enfin à la protection générale des paysages les plus banals, notamment par sa lutte incessante contre l'affichage publicitaire. Il a été ainsi à l'origine des premières mesures réglementaires sur le sujet en 1914.

Pour terminer la revue des activités du Touring-Club avant 1914, notons qu'il se préoccupa de développer des activités de loisirs avec son *Comité de tourisme nautique* (1904), son *Comité hippique* (1904), son *Comité de tourisme scolaire* (1907), son *Comité de tourisme hivernal* (1908), son *Comité de tourisme aérien* (1909), son *Comité de tourisme colonial* (1909), son *Comité de tourisme gastronomique* (1910) et son *Comité de camping* (1912).

Le Touring-Club, qui atteignait 100 000 adhérents en 1906 et près de 200 000 en 1914, était donc la plus puissante des associations d'usagers de la route¹⁴. Malgré sa participation à l'évolution réglementaire (lutte contre la taxation des vélocipèdes en 1893, *circulaire* du 22 février 1896 sur la circulation des vélocipèdes, *décret* du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles, participation à la *Commission chargée de l'élaboration du Code de la route* de 1909, lutte contre une répression très fréquente – plus de 1,5 contravention par automobile et par an –, lutte contre les

réglementations locales abusives et les « *villes mendiantes* » qui imposent des taxes illégales), le Touring-Club – pas plus que les Automobile-Clubs d'ailleurs – ne satisfaisaient vraiment les automobilistes qui adhèrent nombreux à la *Ligue des chauffeurs* créée en 1904 et active jusqu'en 1914, plus mordante sur leur protection juridique.

L'entre-deux-guerres : une association « para-étatique »

Dans les années 1920, le Touring-Club accéda à un statut « para-étatique » informel, dans les domaines de l'activité touristique et des services aux usagers de la route.

En 1915, il entendit relancer le tourisme, frappé par la guerre, et créa un *Comité de propagande touristique* à l'étranger qui entreprit des actions auprès de la clientèle anglo-saxonne et sud-américaine sous la forme de campagnes de presse, d'articles, de conférences et de diffusion de brochures. Le Comité, réorganisé en 1916 et présidé par Marcel Sembat, ministre des travaux publics, était pratiquement étatisé. À la fin de 1917, les services du Comité furent intégrés à l'Office National du Tourisme qui venait d'être réorganisé.

La France menait aussi une « *croisade patriotique* »¹⁵ dans le secteur touristique à laquelle le Touring-Club participait activement : envoi de colis aux soldats,

services offerts aux permissionnaires américains, « *francisation* » de l'industrie hôtelière dont une bonne partie était aux mains de capitaux austro-allemands.

Durant la guerre, l'État développa et organisa l'enseignement hôtelier avec l'aide du Touring-Club et des associations concernées, syndicats hôteliers et syndicats d'initiative.

Une réorganisation de l'*Office National du Tourisme* lui donna plus de moyens et établit un partenariat solide entre l'État et les associations. Il était accompagné par de puissants *Groupes parlementaires du tourisme* à la Chambre et au Sénat. Cela va lui permettre de relancer et de développer le tourisme durant toutes les années 20 et de compléter les instances existantes, notamment avec la création de l'*Union des Fédérations des Syndicats d'Initiative* (UFSI), de la *Confédération Nationale du Tourisme français* (CNT), créée en 1922.

La crise internationale des années 30 affecta évidemment le tourisme et entraîna la création d'un « *ministère du tourisme* » entre 1930 et 1934 (sous de dénominations diverses). La recherche de solutions a été marquée par les *États Généraux du Tourisme* de 1933 et les nouvelles dispositions du *Décret-loi* du 25 juillet 1935 sur l'organisation du secteur.

¹⁴ En 1914, la France compte 3,5 millions de bicyclettes et cycles divers, 35 000 motocycles et motocyclettes et 140 000 automobiles, utilitaires compris, pour 39 millions d'habitants.

¹⁵ L'expression est de Bertrand Larique, thèse citée, qui développe ces actions pages 319 e. s.

Le Touring-Club participait activement à ces réflexions en tant qu'association la plus nombreuse et la moins sectorielle, mais ne jouait plus un rôle essentiel.

Le Touring-Club poursuivait ses actions dans le domaine du tourisme.

La création de l'*Union Nationale des Associations de Tourisme* (UNAT) en juin 1920 par le Touring-Club, l'Automobile-Club de France, le Club Alpin Français et la Ligue maritime française, inaugura une nouvelle phase du développement associatif dans le domaine touristique. Le Touring-Club amenait évidemment la majorité des adhérents. Rejoints par de nombreuses autres associations sportives, automobiles et de tourisme, l'UNAT comptait 500 000 adhérents en 1926 et 1 400 000 en 1938.

Le premier président de l'UNAT fut Georges Famechon, ancien fonctionnaire du ministère de l'agriculture et un des dirigeants du Touring-Club depuis 1910, qui était directeur de l'Office National du Tourisme depuis 1917. Léon Auscher lui succéda à la tête de l'UNAT de 1926 jusqu'en 1942. L'UNAT et l'Office National du Tourisme étaient alors dirigés en fait par des membres du Touring-Club comme Auscher ou Edmond Chaix.

Après 1945, le Touring Club et l'UNAT furent beaucoup moins entendus dans les sphères administratives du tourisme qui s'étaient renforcées.

L'UNAT jouait un rôle fondamental dans le domaine purement touristique (coordination des associations, défense des touristes, rôle consultatif auprès de l'État).

Elle était l'une des trois composantes, avec l'*Union du Tourisme Officiel* (UTO) et l'*Union des Fédérations des Syndicats d'Initiative* (UFSI), de la *Confédération Nationale du Tourisme français* (CNT), créée en 1922 sur l'initiative de l'Office National du Tourisme.

Dans le domaine routier, l'UNAT devint un prestataire de services de l'État. Elle était chargée à partir de 1924 du service des examens pour l'obtention du permis de conduire, de la formation des inspecteurs et de la tenue du répertoire général des permis. En 1926, on lui confia l'organisation et le contrôle de la distribution d'essence. L'UNAT poursuivait, avec l'aide du Touring-Club, l'équipement des routes en poste de secours et en postes téléphoniques. C'est Léon Auscher qui présidait la *Commission de signalisation* mise en place le 31 janvier 1928, organisme para-étatique qui a défini la signalisation actuelle.

Dans le domaine de la protection du «*patrimoine touristique national*», le Touring-Club continuait à œuvrer et a été un des principaux acteurs du vote de la Loi du 2 mai 1930 renouvelant la Loi de 1913. Elle facilite la protection des sites en instituant un classement avec ou sans l'accord du propriétaire des lieux. Elle étend les protections de la Loi de 1913 à des sites historiques ne comportant pas de bâtiments, comme un champ de bataille par exemple, à des lieux de légendes comme la forêt de Brocéliande ou à des paysages «*typiques*». Cependant, le rôle du Touring-Club, tout en restant important, a été plus effacé que dans la période précédente.

Le Touring-Club n'était pas seulement actif au service de l'État à travers l'UNAT. Il continuait son œuvre évergétique dans le domaine routier (routes touristiques, améliorations des chaussées, signalisation) et dans celui du développement des loisirs (il recevait notamment avec le Club Alpin Français des subventions pour l'équipement de la montagne).

En tant qu'association d'usagers, le Touring-Club reconstitua son effectif d'avant-guerre de 200 000 sociétaires dès 1926. Les adhésions stagnèrent (230 000 adhérents en 1935), puis reprirent pour atteindre 411 698 adhérents le 11 août 1939¹⁶.

Il était cependant moins pugnace qu'avant 1914 en faveur des usagers de l'automobile.

Il participa mollement aux vains efforts d'un groupe de parlementaires¹⁷ en faveur de la création d'un *Office National des Routes* doté d'un budget autonome. En 1920, il lança ainsi une pétition qui recueillit 50 000 signatures d'usagers et l'avis favorable de 60 Conseils généraux et de la quasi-totalité des Chambres de commerce ; il était soutenu par toutes les

¹⁶ En 1939, la France compte 8,9 millions de bicyclettes, 500 000 motocyclettes, 1,9 million d'automobiles particulières et 500 000 utilitaires.

¹⁷ Ce groupe est piloté par le député Yves Le Trocquer, député et ministre des Travaux publics de janvier 1920 à juin 1924 et Albert Mahieu, secrétaire général du ministère de 1920 à 1924, puis sénateur après 1924. Il comprend entre autres Antoine Borrel, président du puissant Groupe du tourisme à la Chambre de 1920 à 1931, et Étienne Clémentel, le créateur du Groupe en 1912, ministre des Finances en 1924-1925.

associations automobiles et touristiques ainsi que par l'industrie automobile. Toutefois, il abandonna sans remord ces parlementaires lors du dépôt du *projet de loi* le 21 juin 1926, suivant ainsi les autres associations et l'industrie automobile soudain opposées à la taxation spécifique destinée au budget de l'Office¹⁸.

Il s'investit aussi notamment à travers de petites associations fondées par certains de ses membres et dédiées à l'éducation à la sécurité routière des usagers, piétons, cyclistes et automobilistes.

Le Touring-Club se tint totalement à l'écart de la lutte contre la *Coordination des transports* qui se mit en place lors de la crise de 1930 pour la sauvegarde du transport de marchandises par le chemin de fer¹⁹. Cette absence était certainement un des effets de ses liens avec l'État à travers l'UNAT et ses diverses prestations subventionnées.

Le principal résultat avant 1939 de la lutte contre la *Coordination des transports* a été la constitution, le 8 février 1935, sur une initiative de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles, de l'*Union routière de France* qui regroupe tous les professionnels de la route : travaux publics routiers, constructeurs automobiles, transporteurs routiers, pétroliers et assurances. Le Touring-Club, comme les Automobile-Clubs, y adhérèrent mais n'y ont jamais joué un rôle effectif. Or, l'Union routière sera, après la guerre, l'adversaire inavoué des associations d'usagers de la route et un de leurs fossoyeurs.

L'apparition du « *Tourisme populaire* » avec la *loi sur les congés payés* de

1936 fut saluée par le Touring-Club qui estimait qu'il « *peut légitimement se flatter d'y être pour quelque chose et le moins que [l'on] puisse dire c'est qu'il s'est ainsi moralement qualifié pour [en] étudier aujourd'hui les conditions d'application* »²⁰. L'attrait du tourisme populaire sur le Touring-Club, combiné à sa future stagnation en tant qu'association d'usagers de la route, sera un deuxième facteur de sa disparition.

De 1945 à la disparition du Touring-Club

Après 1945, le Touring-Club n'exerçait pratiquement plus d'actions de type évergétique et se recentrait sur la fonction d'association d'usagers de la route, tout en proposant à ses sociétaires de précieuses informations sur le tourisme et des activités sportives et touristiques traditionnelles.

La malheureuse décision de développer, en 1972, ses prestations touristiques dans le domaine international a causé sa perte.

L'échec de la création d'une « association de masse » d'usagers de la route (1945-1972)

En 1950, les associations automobiles paraissaient florissantes, avec 322 405 adhérents en métropole pour les Automobile-Clubs, plus de 350 000 pour

le Touring-Club, auxquels s'ajoutaient les 100 000 adhérents de l'Union des Véhicules de Transport Privé et ceux de diverses petites associations. Soit près d'un adhérent pour trois véhicules.

Le parc automobile d'avant-guerre ne fut reconstitué qu'en 1952. La France entrait enfin dans l'ère de l'automobile de masse qui existait en Amérique depuis 30 ans.

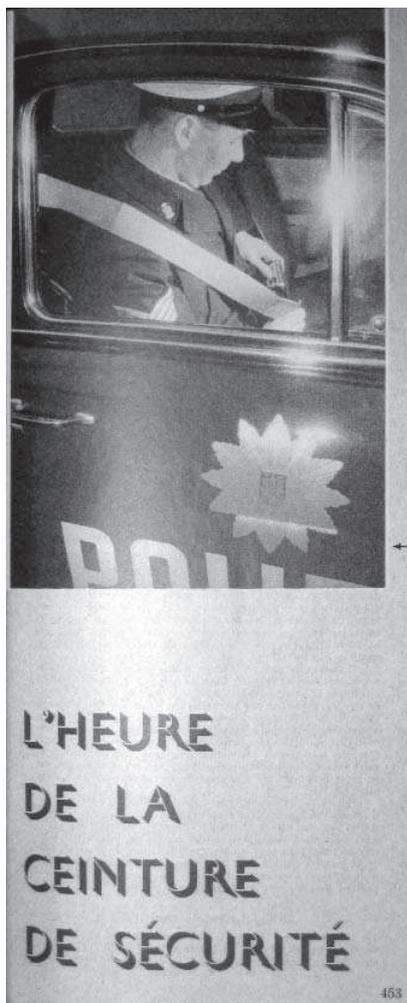
En 1953, André Defert, nouveau président du Touring-Club qui fêtait ses 500 000 sociétaires, annonça le lancement d'un « *service de secours routier* » sur le modèle de celui qui est à la base de l'extension de l'*Automobile Association anglaise*, qui compte déjà 1 500 000 membres, et de ceux dispensés par l'*American Automobile Association (AAA)* ou les associations suisse (1937), belge (1948) et hollandaise²¹. Il ne faisait que constater que les Automobile-Clubs, dont la Fédération battait de l'aile, n'avaient pas su se saisir de cette question et se proposait donc de prendre l'initiative.

¹⁸ Ironiquement, lesdites taxes seront quand même votées par le Parlement et tomberont dans le budget général !

¹⁹ Sa *Revue* ne publiera ainsi en 1930 (page 303) qu'un unique article sur le sujet écrit par Raoul Dautry, le maître d'œuvre de la mise en place de la *Coordination*.

²⁰ Léon Auscher, *Vacances pour tous, vacances en toutes saisons*, in *Revue du Touring-Club*, août 1936, p. 245.

²¹ *Revue du Touring-Club*, octobre 1953, pages 339-340, éditorial du président André Defert. Ce texte est prémonitoire des difficultés à venir, même si Defert les recense sans en mesurer toute l'ampleur. André Defert (1885-1963), fils du 2^e président Henry Defert, est avocat au Conseil d'État. Il remplace Henry Gasquet à la tête du Touring-Club de 1952 à 1963. Il est aussi président de l'UNAT.



Le Touring-Club prône la ceinture de sécurité dès 1957. Il faudra attendre 1979 pour que son utilisation soit obligatoire partout aux places avant des voitures de tourisme. Ici un des nombreux articles de François Toché, rédacteur en chef adjoint de la *Revue* en juin 1961. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris

Le Touring-Club offrait depuis longtemps de nombreux services : il proposait des assurances automobiles ; il était à la tête de l'UNAT qui faisait passer les examens du permis de conduire ; il éditait des guides ; il délivrait des passeports, des documents douaniers et des « livrets d'entraide internationale de l'Association Internationale du Tourisme ». Il mit en place un service de renseignements par téléphone sur l'état des routes en collaboration avec la Gendarmerie en 1954. En octobre 1955, il créa un réseau de stations de contrôle, l'Association professionnelle pour le contrôle technique automobile (A. C. T. A.), en collaboration avec la Chambre syndicale nationale du commerce et de la réparation automobile (CSNCRA).

Le nouveau service à créer devait être une organisation de dépannage des « automobilistes en difficulté » qui pouvait éventuellement porter secours aux blessés. Elle comprendrait un réseau de postes d'appel à des centraux pouvant mobiliser des garagistes agréés et des voitures de patrouille.

La première étape commença dès l'été 1953, avec la création du *Secours Routier Français*, service « gratuit » dans la vieille tradition évergétiste du Touring-Club, qui s'occupait d'installer des postes d'appel, d'en diffuser des cartes de localisation et de fournir à la Gendarmerie des véhicules pour démultiplier ses « patrouilles motocyclistes » créées dans les années 1930. Ce n'est pourtant pas l'option des Secours routiers étrangers existants, tous payants. Cette décision semble avoir été très influencée par Marc Eyrolles²²,

vice-président spécialement chargé de l'opération. Celle-ci fut rejointe en 1954 par le ministère de l'intérieur et ses CRS, puis par divers ministères, l'Union routière, le CSNCRA et la *Prévention Routière*. Le Comité national du Secours Routier Français, mis en place pour diriger le système, l'orienta alors préférentiellement vers le secours aux blessés au détriment du dépannage qui était le service principal initialement prévu.

En 1964, le nouveau président Marc Eyrolles se mit en devoir de créer « *Touring-Secours France* » – dit « T.S.F. » – service « payant » de dépannage, selon le modèle des secours routiers étrangers, avec des accords avec un réseau de garagistes, ses lieux d'appel et ses propres patrouilles munies de liaisons radio. Il débuta dans la Seine en février 1965, gagna la Seine-et-Oise en juillet 1965, les autoroutes en avril 1966, Le Havre, Amiens et Lyon en 1969, Lille et Strasbourg, Marseille, Rouen, Grenoble, Saint-Étienne, Mulhouse, Dijon, Bordeaux, Nantes, Toulouse et Tours en 1970, et à Nancy et Colmar en 1971. En janvier 1971, Eyrolles annonçait que le Touring-Secours France comptait « près de 100 000 adhérents ».

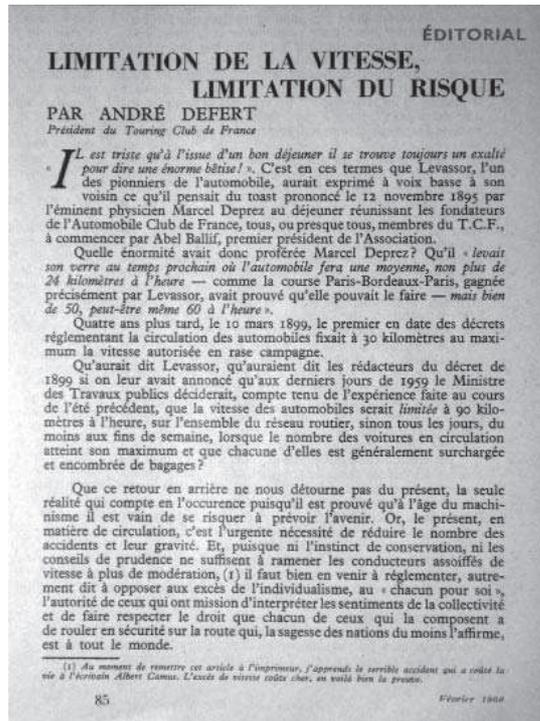
²² Marc Eyrolles (1909-2006), vice-président depuis 1953, succède à André Defert fin 1963. Il est l'héritier et dirigeant de la maison d'édition Eyrolles, spécialiste des travaux publics et du bâtiment, qui gère aussi et l'École spéciale des travaux publics créée en 1898 et héberge l'École nationale des travaux publics de l'État créée en 1954 ; à ces divers titres, il est très dépendant de l'État. Il accumula les titres associatifs dans les milieux automobilistes, touristiques, patronaux et dans ceux de la coopération africaine. Il démissionnera en juillet 1980, en pleine débâcle du Touring-Club.

Hélas, il était trop tard ! Le Touring-Secours France plafonna à 135 000 en septembre 1973 et en septembre 1974, alors qu'il y avait 725 000 et 1 400 000 adhérents aux Touring-Secours belges et hollandais et plusieurs millions en Allemagne de l'Ouest. Le Touring-Secours France déclina alors et mourut avec le Touring-Club en 1983.

Le tournant vers la « vente de produits touristiques » et la mort du Touring-Club (1972-1983)

La barre de 500 000 adhérents – dont 90 % d'automobilistes –, fut atteinte en août 1953 par le Touring-Club, et celle des 600 000 en 1960, nombre qui n'a toujours pas augmenté en 1967. Malgré la campagne de recrutement lancée en 1968, ses effectifs tombèrent à 530 000 au milieu des années 1970. Cette stagnation était évidemment due à l'impuissance du Touring-Club (et des Automobile-Clubs) à recruter parmi les catégories plus populaires qui accédaient à l'automobile et qui n'étaient guère intéressées par les activités traditionnelles.

Aussi, en 1972, le Touring-Club se lança-t-il dans une politique de commercialisation à outrance de « circuits » et de « séjours de loisirs » dont le poste passa de 7 % des recettes sur l'exercice 1971-1972 à 40 % en 1972-1973, tandis que son chiffre d'affaire total faisait un bond de 52,4 à 96,4 millions de francs. En fait, il s'agissait surtout de « séjours » à l'étranger.



Le Touring-Club s'oppose au lobby automobile dès 1960 en prenant parti pour la limitation de vitesse. Éditorial du Président Defert. In *Revue* de février 1961. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris

Les raisons de cette nouvelle orientation n'apparaissent pas clairement dans la *Revue* où le discours des dirigeants reste vague, prônant à partir de 1968²³ un prétendu « retour aux sources » et reste muet sur les éléments de stratégie – commerciale ? – qui sous-tendent l'extension massive des activités du Touring-Club dans la vente de produits touristiques.

La période était particulièrement mal choisie : les séjours et voyages de vacances à l'étranger connaissaient une crise au début des années 1970 ; c'est ainsi que le *Club Méditerranée* frôla la faillite en 1974.

Les déficits apparus dès l'exercice 1972-1973 furent couverts par des emprunts à court terme, puis par des ventes d'actifs. Après le désastreux exercice 1978-1979 où le chiffre d'affaires culmina à 181 millions de francs, l'activité de « voyages » se réduisit brutalement sur l'exercice suivant où le chiffre d'affaire fut ramené à 127 millions de francs. Les charges de cette réduction d'activité (licenciements,

²³ Marc Eyrolles, président du Touring-Club depuis 1964, propose ainsi en février 1968 dans un éditorial de la *Revue* intitulé « Retour aux sources », de revenir à « la mission première du Club [...] l'intérêt public [...] ». La civilisation des loisirs doit être nourrie de beauté ».

etc.) étaient trop lourdes pour l'association dont les actifs avaient fondu et dont les effectifs diminuaient toujours.

En mai 1981, il n'y avait plus que 300 548 sociétaires et le déficit de l'exercice 1979-1980 représentait 25 % des charges d'exploitation. Eyrolles démissionna en décembre 1980 et son remplaçant, le banquier Yves Malécot, en mai 1981. Mis sous administration judiciaire le 1^{er} juin 1981, le Touring-Club fut mis en liquidation fin 1983. Le ministère de

l'Équipement se désintéressa du sort de ses activités en tant qu'association d'usagers de la route, laissant les services du tourisme régler le devenir de ses biens touristiques.

Le Touring-Club, après avoir tenté de pallier - mais trop tard - la défaillance des Automobile-Clubs à créer une association de masse dans les années 1950, est mort d'avoir tenté de devenir brutalement une grande organisation des loisirs organisés.



Un dépannage Place de la Concorde par une des voitures de Touring-Secours France. In *Revue*, juillet-août 1965. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris

Conclusion

La non-représentation des automobilistes en France

La France est donc privée d'une grande organisation des usagers de l'automobile. Il ne saurait être question de fixer ici les responsabilités de cet échec.

Les dirigeants du Touring-Club en eurent évidemment leur part. Ils ne surent pas choisir entre la fonction d'association d'automobilistes usagers de la route et celle d'association touristique qui n'était plus de mise dès les années 1950. Quant à son rôle évergétique, ce n'était qu'un fantôme qui n'apparaissait plus que dans sa *Revue*.

Pour un nominaliste, le nom de l'association même, qui évoquait le « *tourisme* », fut peut-être ce qui les empêcha de faire ce choix. De fait, toutes les grandes associations nationales étrangères actuelles comportent le mot « *automobile* » dans leur dénomination.

L'association avait toujours été très centralisée et ses derniers présidents, André Defert, élu à 67 ans en 1952, et Eyrolles, chef d'entreprise surchargé, n'étaient sans doute pas les mieux à même de trancher. Ce dernier causa finalement la chute de l'association par son choix hasardeux de développer la vente de voyages et séjours de loisirs en 1972. Ce que l'on peut dire est que le Touring-Club avait eu seul le courage de tenter l'aventure de l'association de masse. Il semble que les grands Automobile-Clubs

étrangers durent tous leur réussite à la mise en place des services d'assistance « payants » dans une « fenêtre » de l'évolution des taux de motorisation située vers 50 voitures pour 1 000 habitants qui fut atteinte en France dès le début des années 1950. Le *Secours Routier Français* gratuit de 1953 ne répondait pas à ce schéma. En 1963, lors du lancement de *Touring Service*, le taux de motorisation français atteignait déjà le triple.

Le particularisme forcené des Automobile-Clubs français fit qu'ils ne tentèrent jamais de créer une puissante fédération nationale qui eut pu offrir des services sur tout le territoire,

notamment le dépannage, et connaître la réussite des Automobile-Clubs nationaux étrangers. Ils ne virent certainement pas d'un bon œil la tentative du Touring-Club.

Leur audience plafonna à 450 000 inscrits vers 1970. En juin 1979, inquiets du déclin de leurs effectifs, certains Clubs ont créé l'*Association Française des Automobilistes* (AFA), vite rejointe par la totalité des Automobile-Clubs, ce qui entraîna la dissolution de la vieille et décriée *Fédération Française des Clubs Automobiles* (FFCA). Mais, dès 1980, l'Association Française des Automobilistes

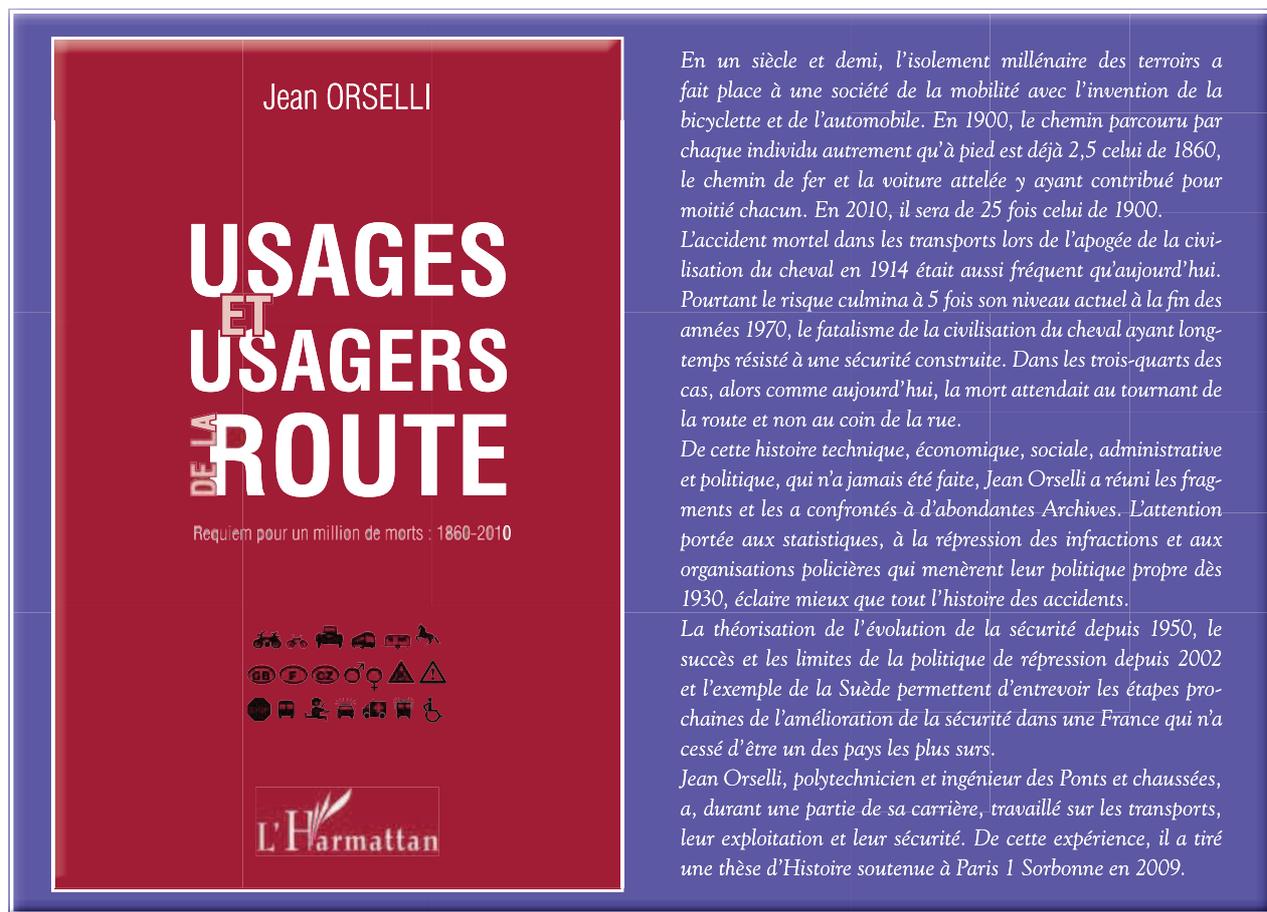
éclata avec le départ de l'Automobile-Club de l'Ouest. Aujourd'hui, leur audience totale serait de l'ordre de 250 000 adhérents.

L'*Union routière* eut certainement une grande part de responsabilité. Elle créa en 1949 sa propre association nationale d'automobilistes, la *Prévention Routière*, dirigée jusqu'en 1974, sous des titres divers, par son propre président, Georges Gallienne. Très liée à l'Administration d'État, bénéficiant de ses subventions et du soutien des Assurances en grande partie nationalisées, la *Prévention Routière* a mené la politique des transporteurs routiers, des constructeurs automobiles et des assureurs qui dirigeaient l'*Union routière*.

Le Touring-Club, qui prit parti dès 1957 pour la ceinture de sécurité et dès 1960 pour la limitation de vitesse en rase campagne – toutes deux honnies, à l'époque, par les constructeurs automobiles –, et qui propose avec Touring-Secours France un service de dépannage que les Assurances prétendaient offrir à leurs clients, ne pouvait apparaître que comme un adversaire à abattre à l'*Union routière*. Il est significatif que la *Prévention Routière* se soit opposée jusqu'au début des années 1970 à la ceinture de sécurité et à la limitation de vitesses sur route.

Quant à l'Administration, elle ne fut pas tendre envers le Touring-Club dans les années 1960, années cruciales pour l'insécurité routière, qui virent aussi le début du déclin des associations d'usagers de la route. En 1971, l'UNAT, après des attaques répétées, perdit son activité de délivrance des permis de conduire, transférée à un établissement

Le Touring-Club se lance dans la commercialisation de circuits et séjours de vacances à partir de 1971. Ce sera sa perte. In *Revue* 1972. Source : Bibliothèque du Trocadéro, ville de Paris



Note de l'éditeur L'Harmattan

public à caractère administratif, le SNEPC (*Service national des examens du permis de conduire*).

Il est emblématique de la défiance - voire de l'animosité - de l'Administration envers les associations automobiles que le Touring-Club et les Automobile-Clubs aient été les grands « exclus » de la *Table Ronde de la sécurité routière* de 1969-

1970 où trônaient les cinq présidents de l'Union routière, de la Prévention Routière, de la Chambre syndicale du pétrole, des Assurances Générales de France et de la Chambre syndicale des constructeurs automobiles...

La morale - s'il y en a une - de cette histoire est que la France, qui avait inventé la première association d'usagers de

En un siècle et demi, l'isolement millénaire des terroirs a fait place à une société de la mobilité avec l'invention de la bicyclette et de l'automobile. En 1900, le chemin parcouru par chaque individu autrement qu'à pied est déjà 2,5 celui de 1860, le chemin de fer et la voiture attelée y ayant contribué pour moitié chacun. En 2010, il sera de 25 fois celui de 1900.

L'accident mortel dans les transports lors de l'apogée de la civilisation du cheval en 1914 était aussi fréquent qu'aujourd'hui. Pourtant le risque culmina à 5 fois son niveau actuel à la fin des années 1970, le fatalisme de la civilisation du cheval ayant longtemps résisté à une sécurité construite. Dans les trois-quarts des cas, alors comme aujourd'hui, la mort attendait au tournant de la route et non au coin de la rue.

De cette histoire technique, économique, sociale, administrative et politique, qui n'a jamais été faite, Jean Orselli a réuni les fragments et les a confrontés à d'abondantes Archives. L'attention portée aux statistiques, à la répression des infractions et aux organisations policières qui menèrent leur politique propre dès 1930, éclaire mieux que tout l'histoire des accidents.

La théorisation de l'évolution de la sécurité depuis 1950, le succès et les limites de la politique de répression depuis 2002 et l'exemple de la Suède permettent d'entrevoir les étapes prochaines de l'amélioration de la sécurité dans une France qui n'a cessé d'être un des pays les plus surs.

Jean Orselli, polytechnicien et ingénieur des Ponts et chaussées, a, durant une partie de sa carrière, travaillé sur les transports, leur exploitation et leur sécurité. De cette expérience, il a tiré une thèse d'Histoire soutenue à Paris 1 Sorbonne en 2009.

l'automobile, est aujourd'hui la plus dépourvue dans ce domaine de tous les grands pays industrialisés. Les automobilistes ne peuvent plus s'y faire entendre, mais ceci est une autre histoire. ★