

LA NAISSANCE DES CARTES ROUTIÈRES VÉLOCIPÉDIQUES ET AUTOMOBILES

Par Pascal PANNETIER

Directeur de la publication du magazine «Route Nostalgie» *

Nouveaux besoins

Le XIXe siècle connaît une véritable transformation des modes de déplacement. De nombreuses innovations vont transformer les habitudes des voyageurs, nous rentrons dans l'ère industrielle. Il fallait plus de 10 jours pour traverser la France en malle poste. En quelques décennies, tout va changer, le train fait d'abord son apparition, les transports se réorganisent autour de lui. Nous sommes passés du transport animal, au transport mécanique. Ce transport est collectif et reste limité par son réseau. La nouvelle bourgeoisie découvre le plaisir des voyages d'agrément.

Des guides de poche accompagnent ces nouveaux voyageurs, Baedeker édite en 1828 "Le Rhin de Mayence à Cologne" ce sera le premier guide d'une grande série, Les guides Didot de la France pittoresque sont édités vers 1835 et Taride en 1852 crée des itinéraires de promenade.

A la fin du XIXe siècle apparaît le transport mécanique autonome.

- Le vélo d'abord

La draisienne date de 1817, en 1855 est inventé le pédalier par Ernest Michaux et en 1865 le grand Bi, mais le progrès décisif date de 1879 avec l'invention de la chaîne. Le vélocipède va désormais pouvoir se démocratiser, il connaîtra très rapidement un véritable succès.

- L'automobile ensuite

En parallèle l'automobile apparaît. En 1872 Amédée Bollé avec l'Obéissante ouvre la voie pour les véhicules à vapeur, suivi en 1883 par De Dion Bouton. D'autres, au même moment cherchent de nouvelles solutions de propulsion, celles-ci aboutissent en 1885 avec le tricycle à moteur à gaz de pétrole de Benz et aussi avec le véhicule de Daimler. A partir de 1890 c'est une véritable explosion de solutions et la France compte beaucoup de pionniers de l'automobile, en 1895 on compte 550 voitures à pétrole en France.

Ces deux phénomènes vont entraîner de nouveaux besoins, les cartes existantes ne répondent plus aux besoins d'informations adaptés à ces nouveaux modes de locomotion. A cette époque les associations, clubs et rassemblements étaient très en vogue. C'est dans le milieu du vélocipède que sont nées ces nouvelles cartes.

En effet les associations vélocipédiques bénéficiaient dans leur organisation de quelques années d'avance sur celles de l'automobile et concernaient un plus grand nom-

bre d'adeptes. On le voit en France en 1880 avec la création de l'Union vélocipédique de France (U.V.F) et en 1890 avec celle du Touring club de France (T.C.F), l'Automobile club de France (A.C.F) ne verra le jour que cinq ans plus tard, en 1895, sous l'impulsion du marquis De Dion.

Dans de nombreux pays

En Europe le plus ancien club cycliste est le Cyclists Touring Club de Grande-Bretagne, né en 1878. Les premières cartes pour vélocipèdes sont apparues partout en Europe et aux USA entre 1880 et 1895. C'est vers 1890 que naîtront les premières productions spécifiques en séries. Dès 1883 aux USA une carte pour cycliste est distribuée par une compagnie d'assurance. L'Angleterre où le vélo a connu un très fort engouement fait partie des précurseurs dans ce domaine (fig. 1 et 2).

Chaque pays adopte de nouvelles normes de représentations qui lui sont propres et certaines sont parfois surprenantes.

Notamment :

- Les cartes à profil en Allemagne

Vers 1890 en Allemagne des cartes sont produites en séries. Les fameuses "strassenprofilkarte", un système de représentation des pentes étonnant qui persistera sous plusieurs formes au moins jusqu'aux années 50. Ceci concerne aussi notre territoire puisque l'Alsace utilisait ce type de cartes à l'époque (fig. 3 et 4).

- Les cartes d'itinéraires en Angleterre.

Au XVIIe et XVIIIe siècle se sont développés des guides des routes par bandes, tel que celui créé vers 1675 par Ogilby en Angleterre intitulé "Britania". Le principe était de décrire les routes importantes par bandes verticales parallèles à la route. Il a existé de nombreuses versions dérivées de ces types de cartes (surtout en Angleterre), qui au début étaient des ouvrages volumineux et difficilement transportables. Par améliorations successives des techniques, on est arrivé jusqu'à des modèles de poche. Le problème majeur était le manque de mises à jour, certaines versions ont été reproduites pendant plus d'un siècle. Dans ces types de cartes, des améliorations ont été apportées, notamment par Paterson vers 1785 (fig. 5).

Ces principes ont été réutilisés sur des cartes d'itinéraires pour vélo anglaises, on en trouve aussi en France (fig. 6 et 7).



fig. 1
Carte vélocipédique Bacon's anglaise vers 1890-1895

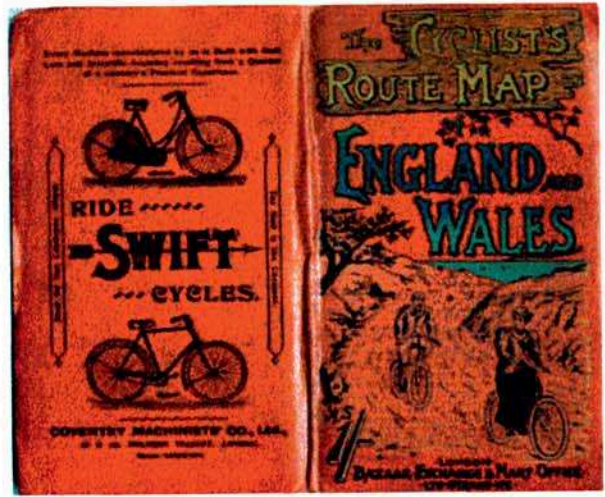


fig. 2
Carte vélocipédique Bazaar anglaise vers 1897

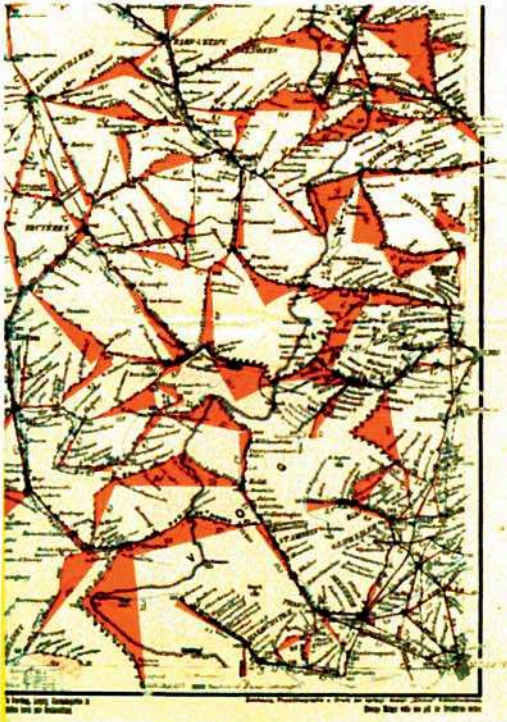


fig. 3
Strassenprofil Karte (carte à profil allemande) vers 1890-1895 vue dépliée zone des Vosges



fig. 4
Strassenprofil Karte (carte à profil allemande) vers 1890-1895 pochette

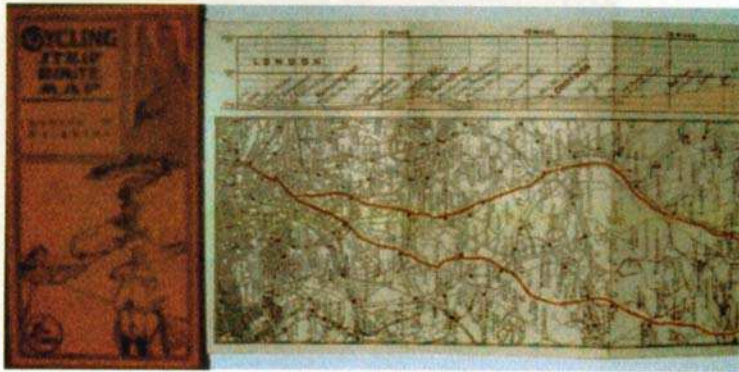


fig. 5
Carte d'itinéraire anglaise vers 1899

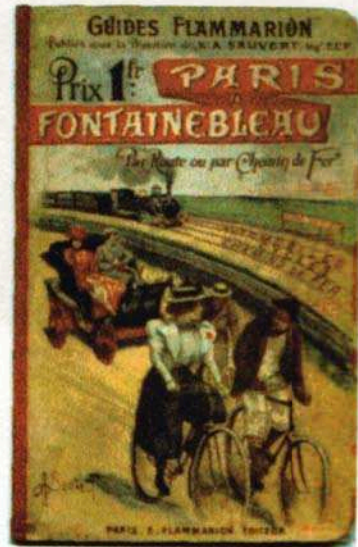


fig. 6
Guide d'itinéraire Flammarion vers 1897-1899

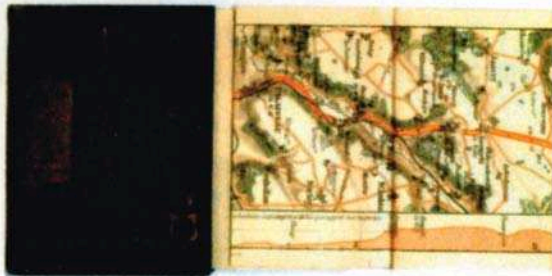


fig. 7
Guide bleu d'itinéraire Larousse 1894



fig. 8
Carte vélocipédique d'un club régional vers 1898-1900

- En France un grand nombre de marques et de solutions

Les organisations vélocipédiques, en s'appuyant sur des clubs régionaux, vont rassembler les informations indispensables à leurs adhérents. En coopération avec des éditeurs géographes, elles vont réaliser les premières cartes. (fig. 8). De nombreuses marques existent avant 1900, notamment : Taride, Touring Club de France, J. Forest, Plon - Noury, Andriveau Goujon, Mattot Braine, Lanée...

En France pour le moment les plus anciennes cartes routières vélocipédiques en série connues datent de 1893, mais tous les documents n'ont pas encore été mis à jour. Ces cartes sont souvent dérivées à partir de la base de tracés des cartes d'état major auxquelles on ajoute des détails. C'est à cette période, en 1887, que le service du Dépôt de la Guerre est transformé en Service Géographique des Armées.

- Au début de nombreux systèmes de représentation des informations

Ces cartes au début sont à destination des " cyclistes " ou des " cyclistes et automobilistes ". L'ordre des noms s'inversera vers 1900 pour ne conserver finalement que le mot " automobile " vers 1905. Les échelles utilisées sont le plus souvent entre 1/200 000 et 1/400 000.

Les détails les plus couramment représentés sur ces cartes sont :

- Le sens des pentes qui y est indiqué par des signes > ou], dont le nombre ou l'épaisseur peut varier en fonction de la difficulté, (important pour les vélos et les premières automobiles).
- Les distances entre les villes.
- Le type de chaussée, ses dimensions et son état : pavage, macadam, terre...
- Les aménagements de bordure : trottoirs, fossés, rails pour tramways, parties cyclables...
- La taille des agglomérations.
- Les moyens de communication : télégraphe...

Sur les pochettes on trouve aussi d'autres types d'informations :

- Liste et adresses des hôtels ou des mécaniciens.

Quelques exemples de cartes originales :

Les éditions Plon-Nourrit diffusent les cartes Vélo-Kilométrique échelle 1/250 000 avant 1899 (fig. 9). Certaines de ces cartes sont revendues sous l'étiquette d'imprimeurs locaux, comme par exemple Couty Frères à Clermont Ferrand.

Les éditions Matot - Braine de Reims ont créé des cartes vélocipédiques vers 1897. Il en existe un exemplaire de la Marne, cette marque utilise, pour les pentes, les distances et l'état des routes, des signes qui lui sont propres, elle marque aussi les changements de niveau par des fonds de différentes couleurs (fig. 10 et 11).

En 1898 M. Louis Duchesne qui était membre actif à la fois du Touring Club de France et de l'Automobile Club de France a réalisé une carte de l'état des routes en région parisienne, pour aider les chauffeurs à choisir les bonnes routes (fig. 12).

Le réseau routier à la fin du XIXe siècle

Il est déjà, par son étendue, très semblable à l'actuel. Il n'a varié depuis, qu'autour des grandes villes, des zones touristiques et par l'apparition des autoroutes et voies rapides. La différence est plus sensible au niveau du revêtement des voies, qui pour beaucoup à l'époque étaient seulement empierrées ou en terre, les meilleures pavées. Toutes ces voies sont difficilement praticables par les vélos et les véhicules à moteur, en hiver à cause des parties glissantes et des flaques et en été à cause de la poussière et des ornières. Beaucoup d'entre elles au début du siècle utilisaient le procédé de revêtement Macadam : il permettait des routes assez plates, mais donnait beaucoup de poussières et de nids de poules. Ce procédé de revêtement consistait en une succession de couche de sable gravier et pierres, tassées par compression. Ce type de route s'est vite révélé inadapté, dès que la vitesse des véhicules a progressé.

- Autres travaux sur le sujet :

M. Wolfgang Lierz
Bibliothèque de Zurich Suisse
- Cartes Vélocipédiques

M. Tim Nicholson
London Angleterre
- Cartes routières automobiles

Pour en savoir plus sur ces cartes visitez mon site web.
<http://oldmaps.free.fr> Histoire de la carte routière

<http://www.roadmaps.org>
Autre site web American Road Maps Association

* «Route Nostalgie» a pour but de faire découvrir l'histoire du monde automobile sous une nouvelle forme, en étudiant et en comprenant mieux son environnement, au travers de l'histoire des routes, des stations services (petroliana), des objets du monde automobile (automobilia) et de l'art automobile.

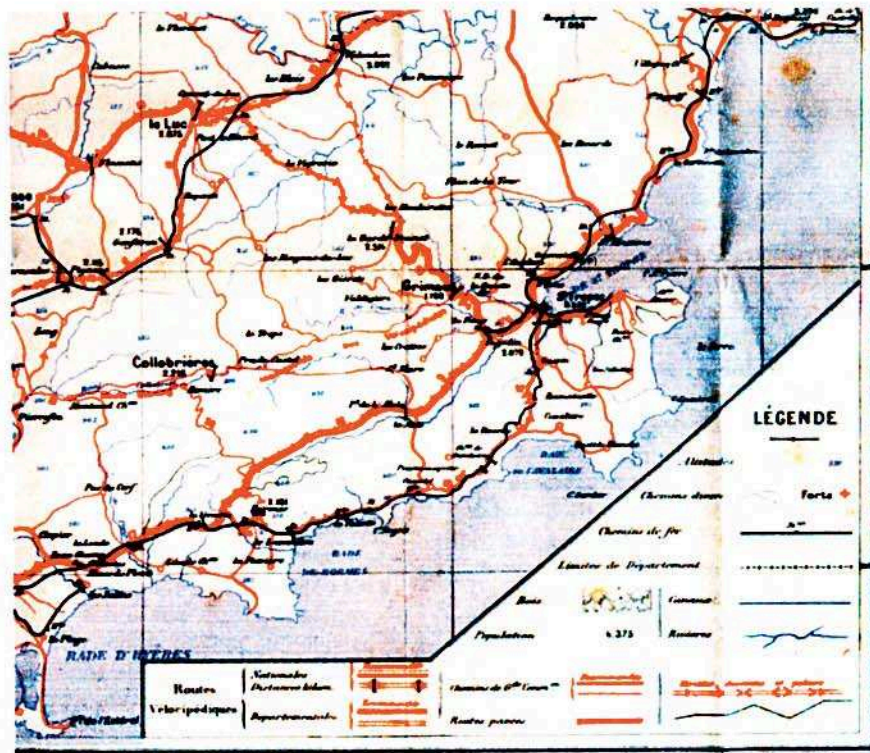
La cartographie routière y a une grande place.

E-mail : routenostalgie@free.fr

Sites : <http://routenostalgie.free.fr>

<http://automobi.free.fr>

<http://oldmaps.free.fr>



Gravé et imprimé par A. Simon, 12, rue Nicole, Paris.

fig. 9
Vue dépliée d'une carte vélokilométrique Plon-Nourit vers 1898

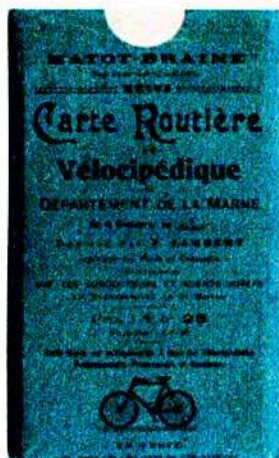


fig. 10
Carte vélocipédique Matot-Braine vers 1897



fig. 11
Vue dépliée d'une carte vélocipédique Matot-Braine vers 1897



fig. 12
Carte de l'état des routes Duchesne 1897 Automobile Club de France

Bibliographie

Titre: Hitting the Road (Cartes aux USA)
Auteur: D. A. Yorke, jr., J. Margolies, E. Baker
Editeur: Chronicle Books USA 1996
Résumé: The art of the american road map

Titre: Ordnance Survey maps: a descriptive manual
Auteur: J. B. Harley
Editeur: Ordnance Survey Southampton 1975 (Great Britain)
Résumé: Conventional sign, explanation of all its productions Ordnance Survey over the last 200 years.

Titre : Map-making to 1900 : an historical glossary of cartographic innovations and their diffusion
Auteur: International Cartographic Association.
Editeur: Helen Wallis Royal Society London 1976. - 52 p. - ISBN 0-85403-082-4
Résumé: La cartographie jusqu'à 1900 : un lexique historique des innovations cartographiques et leur diffusion.

Titre: La carte de France Tome I et II
Auteur: Berthaut
Editeur: 1898

Titre: Les ingénieurs géographes militaires
Editeur: 1902 Paris

Titre: Le dépôt de la guerre (S.G.A.)
Editeur: (BIB I.G.N.)
Résumé: Mémoire de l'armée 1688-1988 trois siècles d'histoire.

Titre: Les routes de France : étude bibliographique sur les cartes routières, les itinéraires et guides routiers de France
Auteur: Fordham, Herbert George
Editeur: Paris 1929; Genève : Slatkine-Megariotis reprints, 1975
Reproduction. photomécanique de l'édition.

Sur la route, le transport:

Titre: Atlas historique des routes de France
Auteur: Georges Reverdy
Editeur: Presses de l'école nationale des ponts et chaussées. (BIB I.G.N.)

Titre: Les routes de France au XIXe siècle
Editeur: Presses de l'école nationale des ponts et chaussées. 1993
