

# NAISSANCE DE LA CARTE ROUTIERE AUTOMOBILE 1880 - 1900

## QUAND?

Il est difficile de donner une date précise pour cette création, elle résulte du besoin d'information des nouveaux voyageurs.



A cette époque les associations, clubs et rassemblements étaient très en vogue et c'est dans le milieu du vélocipède que sont nées ces nouvelles cartes entre 1885 et 1895.

## GRACE AUX ASSOCIATIONS

En effet les associations vélocipédiques bénéficiaient dans leurs organisations de quelques années d'avance sur celles de l'automobile et concernaient un plus grand nombre d'adeptes. On le voit avec la création de l'Union vélocipédique de France (U.V.F) en 1880 et aussi du Touring club de France (T.C.F) en 1890. L'Automobile club de France (A.C.F) ne verra le jour que 5 ans plus tard, en 1895, sous l'impulsion du marquis DE DION.

En Europe le plus ancien club cycliste est semble t-il le Cyclists Touring Club de Grande Bretagne en 1878.

Ces organisations, 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 en série qui seront distribuées notamment par TARIDE, T.C.F, J. Forest, Plon - Noury, Andriveau Goujon,...

## CARTES POUR VELOCIPEDES

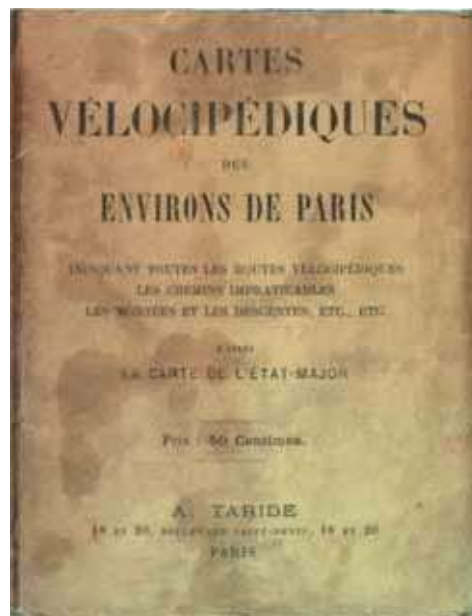
Les premières cartes pour vélocipède sont apparues semble t'il entre 1880 et 1890, de façon artisanale et ne sont souvent que des renommages de cartes existentes aussi sous d'autres marques. C'est vers 1890 qu'apparaissent les premières productions spécifiques en séries. Des exemples en Allemagne, en Suisse et aux USA le prouvent. En 1890 en Allemagne des cartes à profil sont produites, les fameuses "strabenprofilkarte". Aux USA une carte pour cycliste est distribuée par une compagnie d'assurance dès 1883.

En France pour le moment les plus anciennes cartes routières vélocipédiques connues datent de 1895, mais tous les documents n'ont pas encore été mis à jour.

En France ces cartes sont souvent dérivées à partir des informations de la carte d'état major au 1/80000 et sa version au 1/200000 produite par l'armée, c'est en 1887 que le service du Dépôt de la Guerre est transformé en Service Géographique des Armées (S.G.A)

## TARIDE

En 1895 la société TARIDE aidée du personnel consulaire de l'Union vélocipédique de France et des agents voyers, ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, édite ses premières cartes en noir et blanc.



Carte Taride 1895 1ere édition.

## T.C.F.

Le Touring club de France avec l'aide d'éditeurs géographes régionaux comme J.Forest et Andriveau Goujon, commence semble t-il à produire des cartes aussi vers 1895. Du moins une carte est attestée en 1897 comme 4<sup>eme</sup> édition, année où Le Touring club de France publie son premier guide routier. Le Touring club de France se contente parfois d'apposer son logo sur des cartes dérivées du service géographique des armées.

Les cartes sont produites par plusieurs éditeurs géographes et sont parfois identiques à celles produites



Carte Taride 1895 1ere édition extrait vue dépliée.

sous leur propre nom.

Au début ces cartes ne comportent pas beaucoup de détails pour les automobilistes.



En 1898 M. 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.



Un éditeur de Nice aux environs de 1900 a réalisé cette carte pour le T.C.F.

## PLON-NOURRIT

Les éditions Plon-Nourrit diffusent également les cartes Vélo-Kilométrique échelle 1/250000 avant 1899. Certaines de ces cartes sont revendues sous l'étiquette d'imprimeurs locaux, comme par exemple Couty Frères à Clermont Ferrant.

Carte Vélo-Kilométrique Plon-Nourrit vers 1898 ->

## MATTOT - BRAINE

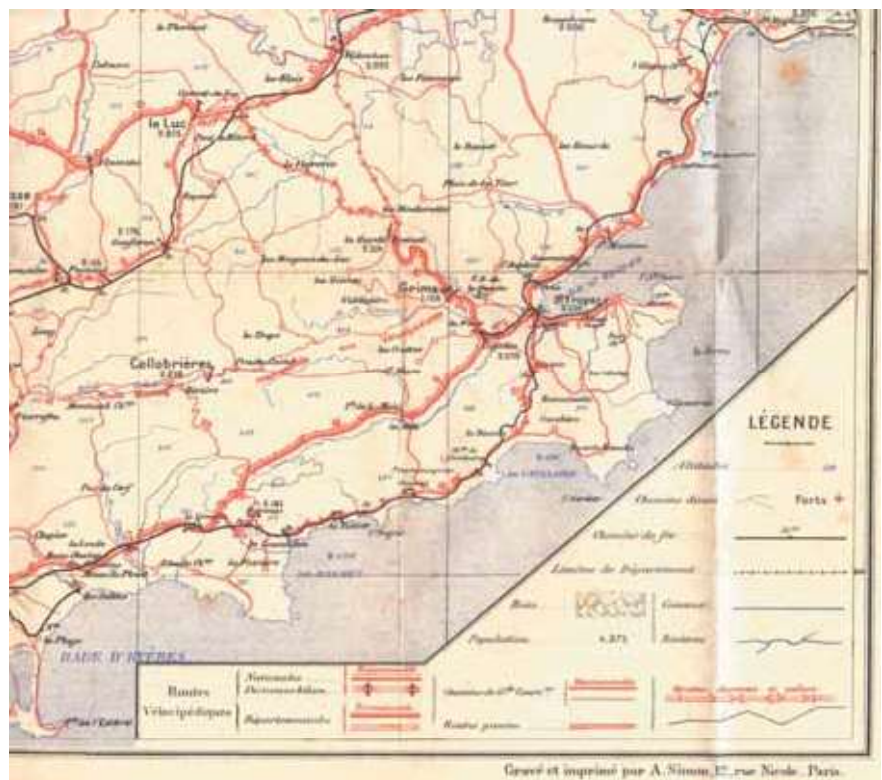
Les éditions Mattot - Braine de Reims ont créé des cartes Vélocipédiques en 1898. Il en existe un exemplaire de la Marne, mais nous ne savons pas si cette marque a réalisé des cartes d'autres départements.

Cette marque utilise, pour les pentes, les distances et l'état des routes, des signes originaux qui lui sont propres.



## FLAMMARION

Les éditions Flammarion réalisent de petits guides d'itinéraires pour cycles, automobiles et chemins de fer probablement avant 1900. Ils détaillent le trajet d'une ville à une autre.



## LAROUSSE

Les éditions Larousse réalisent aussi des petits guides d'itinéraires «Série Bleue» avec l'UVF en 1894. Il s'agit de parcours de loisirs avec un aller et un retour différents et les détails du parcours.



## AUTRES EDITEURS

Il existe aussi un certain nombre d'éditeurs indépendants qui proposent des cartes sous leur propre nom ou en association avec des clubs régionaux.

coup mieux résister à l'usure et aux intempéries.

Certaines cartes papier pouvaient être ultérieurement entoilées artisanalement par leur possesseur ; la qualité de finition et des matériaux utilisés dans ce cas est souvent moindre.



## LANEE

Les éditions Lanée ont créé des cartes Vélocipédiques avant 1900 . Il y avait différents modèles.

Une des particularités intéressantes se sont les profils de routes, entre certaines villes, qui accompagnaient ces cartes. Leur aspect est particulièrement original.

## CARACTERISTIQUES

TARIDE et le T.C.F. resteront longtemps fidèles au format de leur début, jusqu'aux années 40. Les cartes en papiers sont glissées dans des pochettes en papier et représentent le modèle de base. Sur la pochette sont indiqués, le nom de la région concernée, le prix, la marque; au dos souvent figure la liste des autres cartes existantes ou des informations utiles: listes d'hôtels, publicités etc...

## RETOUR en ARRIERE

On imagine assez bien le chauffeur d'une Panhard et Levassor, égaré, demandant le nom du village à un paysan, pour pouvoir situer sur sa carte toilée le prochain droguiste fournisseur d'essence ou forgeron pour réparer.



## HACHETTE

Publie les cartes du service vicinal au 1/100000 du ministère de l'intérieur, très répandues à cette époque et d'une grande précision.

Il existe presque toujours une version plus solide sur toile dont le prix est du double, dans ce cas la même carte est découpée au format de pliage et collée sur une toile. Cette version n'a généralement pas de pochette, les indications de celle-ci étant réunies sur des étiquettes collées sur les deux faces de la carte repliée. Ces cartes avaient l'avantage de beau-

Les noms n'étaient pas toujours indiqués à l'entrée des villages et il n'existait pas de bornes kilométriques (1913) ou peu de panneaux de signalisation (1894). 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 détails les plus couramment repré-

sentés sur ces cartes sont :

- Le sens des pentes qui est indiqué par des signes >> ou ]], dont le nombre varie de 1 à 3 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...
- La taille des agglomérations.

- Les moyens de communication : télégraphe, téléphone... (important pour prévenir en cas d'incident).

## LE RESEAU ROUTIER

Le réseau routier à la fin du XIXème siècle 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 et difficilement praticables par les véhicules à moteur en hiver. Depuis les routes plus importantes ont vu leur élargissement et la disparition des zones pavées.

## LES REVETEMENTS

Beaucoup d'entre elles au début du siècle utilisaient le procédé de revêtement Macadam, qui permettait des routes assez plates, mais donnait beaucoup de poussière 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. Les routes pavées à cette époque étaient réalisées avec des pavés en bois.

Les premières campagnes de goudronnage débutent en 1919 pour les routes nationales et en 1926 pour les routes départementales.

Pascal Pannetier  
oldmaps@free.fr  
<http://oldmaps.free.fr>

# vehidex.com

## Véhicules d'Exception's<sup>®</sup>

# PRESTIGE DIRECTION SPORT COLLECTION

actualités - annonces - services

Vd'E  
vehidex.com

JDCOM- B.P. 221. 75921 Paris cedex 19