

LE SUCCES



Table des matières

Le succès

- Le cadre réglementaire
- Les débuts de l'automobile utilitaire
- Le transport routier s'impose au détriment du chemin de fer
- Naissance et évolution des nouveaux métiers de l'automobile
- Le développement du sport automobile

Nice, 21 avril 1902

INGENIEUR EN CHEF
DES MINES
11 AVRIL 1902
NANCY

Monsieur le préfet

J'ai l'honneur de vous
rendre compte que j'ai
vendu ma voiture Panhard
10^{ch} léger immatriculé
539-M à Monsieur le
Sieur de Charles Tonneau
à Nice Hotel de St. Raphaël.

Je vous prie de croire
à l'assurance de ma haute
et dévouée
Cordialement
Capitaine Ferber
17^e B^e alpins N. V.

Le cadre réglementaire

L'apparition de l'automobile à la fin du XIX^e siècle suscita l'inquiétude des usagers traditionnels de la route et rencontra de nombreuses oppositions. On reprochait tour à tour aux conducteurs de provoquer des accidents en raison d'une vitesse excessive, d'affoler les chevaux, de soulever d'énormes nuages de poussière et de dégrader les routes. L'inadaptation de la réglementation existante, vieille d'un demi-siècle, et la pression des populations contraignirent les pouvoirs publics à légiférer pour encadrer son développement. Progressivement un code de la route fut élaboré, réglementant toutes les questions liées à la circulation des automobiles : permis de conduire, signaux, priorité, éclairage, immatriculation, surveillance et répression des infractions. Le temps nécessaire, quatre décennies, et le nombre de textes se succédant entre 1899 et 1937 témoignent des difficultés rencontrées pour parvenir enfin, à la veille de la deuxième guerre mondiale, à un cadre réglementaire cohérent. L'administration hésita longtemps, confrontée à la rapidité du développement de ce mode de transport qui rendait obsolètes les mesures prises, et il fallut attendre 1922 pour qu'un véritable code de la route soit promulgué.

Dans les Alpes-Maritimes, depuis 1898, les mesures prises par les municipalités et par le préfet avaient eu principalement pour but de limiter la vitesse des automobiles dans la traversée des agglomérations, généralement autour de 10 km/h. Dès 1899, le gouvernement se préoccupa d'établir un embryon de code de la route. On s'intéressa d'abord aux conducteurs. Le décret du 10 mars 1899 disposait que nul ne pourrait conduire une automobile s'il n'était porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable du service des mines et prévoyait le retrait de ce certificat par arrêté préfectoral après deux contraventions dans l'année. Dans le département, le premier certificat de capacité fut attribué le 15 mai 1899 à H.W. Bartol, propriétaire d'une

Panhard-Levassor. L'ingénieur en chef responsable de la surveillance des appareils à vapeur, était chargé de l'examen pratique à l'issue duquel le certificat était délivré. Celui-ci n'était valable que pour la voiture qui avait servi à cette occasion. Très vite, le service des Mines se trouva débordé par l'afflux de candidats car, dans les Alpes-Maritimes, les hivernants possesseurs d'automobiles et leurs chauffeurs étaient nombreux dans les premières années du siècle. Par décision du 20 mars 1905, le ministre des Travaux publics autorisa l'Automobile-Club de Nice « à produire des attestations en vue de servir à la délivrance des certificats de capacité pour la conduite des voitures automobiles ». Les examens passés devant un personnel accrédité étaient ensuite validés par le service des Mines. Le nombre de permis délivrés chaque année continua de progresser, dépassant les 500 en 1911.



Publicité pour les camionnettes Peugeot

Au lendemain de la première guerre mondiale, la forte croissance automobile s'accompagna d'une augmentation du nombre d'accidents. Dans les Alpes-Maritimes, ceux-ci étaient souvent occasionnés par des chauffeurs étrangers, nombreux pendant la saison d'hiver, faute d'uniformisation du code de la route français avec les règlements des autres pays. Plusieurs réformes successives permirent, dans l'entre-deux-guerres, d'adapter le permis de conduire à l'évolution de la circulation. En 1922, un âge minimum de 18 ans fut exigé pour l'obtention du permis de conduire, nouvelle dénomination du certificat de

capacité. On introduisit une distinction entre le permis nécessaire pour la conduite des automobiles de tourisme et ceux permettant de conduire des véhicules de plus de trois tonnes ou de transport en commun. Les élus locaux, comme le conseil général des Alpes-Maritimes, réclamaient une plus grande sévérité lors des examens, car le nombre de candidats recalés restait faible (23 en 1923). Pourtant, dès 1922, le sérieux des épreuves était bien réel, comme le précise l'ingénieur en chef des Mines : « Les épreuves ont lieu sur convocations à l'occasion des tournées de service à Cannes, Grasse, Beausoleil et Menton. Elles ont lieu régulièrement à Nice, les mercredi et vendredi de chaque semaine dans le quartier peu fréquenté compris entre la rue Diderot, la ligne de chemin de fer P.L.M. et la colline de Cimiez. Elles comportent des exercices précis de mise en route, passage de vitesses, arrêts, démarrages en côte, virages brusques, descentes et marche arrière, en appliquant les prescriptions édictées par le Code de la route [...]. La durée des épreuves varie suivant les aptitudes manifestées par les candidats et les véhicules qu'ils conduisent ; elle est généralement de dix minutes à un quart d'heure. Lorsqu'une première épreuve n'est pas satisfaisante ou laisse subsister des doutes sur les garanties physiques et le sang-froid indispensable, il est accordé le bénéfice d'une deuxième épreuve »(15).

Débordé par les demandes d'examen, le gouvernement institua en 1924 un service spécial et en confia la gestion à l'Union des associations de tourisme. Doté d'un service central, l'UNAT tenait à jour le fichier central des permis et dirigeait les inspecteurs chargés des examens. Ceux-ci furent perfectionnés, au début des années trente : ils comportaient alors deux parties, une pratique et une administrative, qu'il était possible de réussir séparément. Le système sanctionnant les mauvais conducteurs fut progressivement amélioré. Jusqu'en 1928, le permis de conduire n'était retiré que sur décision judiciaire. Le système était très imparfait puisque l'auteur d'un accident pouvait continuer à rouler tant que

l'autorité judiciaire n'avait pas statué. Les procédures de retrait étaient souvent contestées par les intéressés, dont certains cumulaient un grand nombre d'infractions, comme cet industriel marseillais condamné huit fois dans les Alpes-Maritimes entre octobre 1922 et 1923 : « le sieur Fraissinet fait fi de toutes les réglementations concernant la circulation des voitures automobiles. Pour lui, le Code de la route n'existe point. Il nargue même la foule dont l'indignation est soulevée par les excentricités criminelles de ce chauffard ». En 1928, à la place de l'ancien retrait furent créées des mesures de suspension et d'annulation. Les permis suspendus ou annulés étaient retirés aux titulaires. En 1937, les sanctions administratives encourues par les conducteurs furent encore aggravées.



Modèle de permis de conduire 1929

S'assurer de la capacité des conducteurs à se lancer sur les routes ne suffisait cependant pas pour régler tous les problèmes liés à l'essor du trafic. Les versions successives du Code de la route prirent en compte, non sans flottements, les évolutions techniques de l'automobile. Le problème des croisements et celui de la signalisation routière étaient ceux qui se posaient avec le plus d'acuité. Celle-ci ne se développa véritablement qu'après la première guerre mondiale. On avait seulement procédé, en 1913, à une réorganisation du bornage qui datait du milieu du XIX^e siècle. En 1919, on s'inspira des solutions utilisées par les armées pendant le conflit pour faciliter la circulation. La signalisation existante n'étant pas visible, on décida de placer

tous les signaux dans le champ d'éclairage des automobiles. Des inscriptions de localisation mentionnant la direction et la distance furent placées aux entrées des agglomérations ainsi qu'aux embranchements et aux carrefours d'une certaine importance sur les routes nationales. Une grande latitude était laissée aux services locaux pour les réaliser. Ainsi, dans les Alpes-Maritimes, le Touring-Club de France proposa d'offrir gratuitement à l'administration tous les signaux ainsi que les poteaux nécessaires à la réalisation du programme de signalisation. Les quatre signaux d'obstacles adoptés par la conférence internationale de 1909 (cassis, virage, passage à niveau, croisement) furent également mis en service. Jusqu'en 1932, le Code de la route hésita sur la priorité aux croisements. En 1922, il avait accordé le droit de priorité absolu aux véhicules circulant sur les routes nationales par rapport à ceux venant de voies latérales. Le décret du 12 avril 1927 supprima cette disposition en rétablissant la priorité à droite sans distinction administrative des voies qui se croisaient au point considéré. Enfin, le décret du 25 septembre 1932 (entré en vigueur en avril 1933) revenait en arrière en précisant les obligations respectives des conducteurs : en dehors des agglomérations le conducteur d'un véhicule empruntant la voie affluente devait céder le passage aux véhicules qui circulaient sur la voie à grande circulation ; dans les agglomérations tout conducteur était tenu de céder le passage au véhicule venant sur sa droite.

Ces nombreux changements provoquaient l'hésitation des conducteurs, à laquelle s'ajoutait l'absence de signalisation routière claire. Trop disparate car sa réalisation était laissée à l'appréciation des services locaux, celle-ci fit l'objet d'une standardisation progressive. La circulaire du 19 août 1926 imposa un type unique de plaques (triangle avec inscription en blanc sur fond bleu). Néanmoins, dans les villes, les municipalités n'étaient pas d'accord sur la forme des plaques. A l'initiative du Touring-Club de France qui s'efforçait d'uniformiser la signalisation routière, une

commission présidée par Edmond Chaix se réunit en 1928 et ses travaux débouchèrent sur la circulaire du 2 avril 1930 fixant le statut de la signalisation routière accompagné d'une notice en couleurs présentant les panneaux. Cependant, ce fut l'adoption d'une réglementation au niveau international qui permit des progrès notables. Le 30 mars 1931, la convention internationale d'unification de la signalisation routière (ratifiée par la France en 1934 et introduite à partir de 1935) imposa un nouveau système : signaux de danger de forme triangulaire (jaune à bordure bleu foncé, pour la priorité de croisement), signaux de prescriptions absolues de forme circulaire couleur rouge pour indiquer l'interdiction de passer).



Panneaux de signalisation en usage avant 1940

Dans le même temps, la signalisation au sol fit progressivement son apparition en France, afin de compléter les panneaux. A Nice, un premier essai fut fait en 1930, à l'initiative de l'Automobile-Club, à Rauba Capeu dans le virage de l'Hôtel Suisse où une bande blanche médiane permettait de délimiter les flots montant et descendant des véhicules. En 1938, deux nouveaux signaux firent leur apparition : le panneau défense de doubler et celui mentionnant

une limitation de vitesse double (voiture et poids-lourd). En juillet 1937 fut prise une série de mesures pour protéger les routes nationales contre les empiètements de la publicité que déplorait le quotidien *Le Petit Niçois*, en mai 1927 : « la signalisation a été faite jusqu'ici un peu à tort et à travers, par les autorités locales, les administrations, les groupements particuliers, usines, fabriques, qui voyaient là une excellente occasion de publicité. Attention ! virage dangereux. Le pneu Chose est le meilleur ».

L'éclairage fut progressivement normalisé dans l'entre-deux-guerres pour permettre la circulation de nuit à grande vitesse. Depuis 1921, la loi exigeait que toute automobile possède au moins un phare de route, capable de bien éclairer les objets à longue distance. Spécificité française, un second éclairage dit « code » fut adopté pour permettre les croisements sans éblouissement. A partir de janvier 1931, tous les véhicules durent s'équiper de phares estampillés, permettant à la fois l'éclairage de route et celui de croisement. Plusieurs solutions techniques furent agréées (basculement, double lampe, double filament). Des instructions furent données aux services de gendarmerie afin qu'ils verbalisent les automobilistes négligents. En effet, comme le relate *L'Illustration* en octobre 1931, « un trop grand nombre de conducteurs, bien que possédant des projecteurs estampillés, conservent leur éclairage de route lorsqu'ils croisent d'autres usagers risquant, en les aveuglant, de provoquer des accidents graves. D'autres se contentent, au croisement d'une voiture, d'éteindre un seul projecteur, le second restant aveuglant ».

Le problème du positionnement du volant à gauche ou à droite ne fut solutionné que dans l'entre-deux-guerres. Les premières automobiles étaient presque toutes équipées avec la conduite à droite. Après 1918, les constructeurs adoptèrent la conduite à gauche pour la majorité des véhicules. Cependant, plusieurs maisons continuaient à recourir à la conduite à droite et d'autres installaient indifféremment l'un ou l'autre des deux dispositifs selon le désir de leurs clients.

La supériorité de la conduite à gauche fut invoquée par les chambres de commerce et l'Automobile-Club de France pour réclamer l'adoption d'un type de conduite unique.

Le décret du 19 mars 1899 imposait une vitesse maximale de 30 km/h et précisait que : « le conducteur de l'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation ». Cependant, dans l'entre-deux-guerres, toute limitation de vitesse disparut du Code de la route, à l'exception de la traversée des agglomérations.



Automobile immatriculée dans les Alpes Maritimes avec le code BA en 1933

Sous la pression de l'opinion publique qui voulait que l'on puisse identifier les auteurs d'accidents, l'immatriculation des automobiles fut mise en place en 1901. Elle ne rencontra guère d'opposition des propriétaires comme l'écrit le baron de Zuylen, président de l'Automobile-Club de France, dans la revue de l'association : « s'il n'y avait que des gens comme il faut pratiquant l'automobilisme, je comprendrais parfaitement l'horreur qu'on éprouve à voir accoler des numéros à nos voitures. Malheureusement, il n'y a pas que des gens comme il faut parmi les pratiquants de la locomotion nouvelle : il y a aussi des fous... et des imbéciles ! ». L'efficacité du dispositif pour identifier les « chauffards » fut cependant mise en cause : « Enfin, croit-on qu'un agent de l'autorité ne pourra pas se tromper en lisant le numéro arrière

d'une voiture qui file à 60 à l'heure, surtout si le numéro est recouvert de poussière, comme cela est probable le bon gendarme dressera un procès-verbal à la voiture n° 12 alors qu'il s'agit de la voiture n° 72 par exemple et comme la déposition du Pandore fait loi, le n° 12, qui se trouvait à cent lieues de là, sera condamné par les tribunaux ». La circulaire du 11 septembre 1901 fit obligation, pour les voitures susceptibles de dépasser plus de 30 km/heure, de porter une plaque à l'avant et à l'arrière. Sur ces plaques devaient être peints en blanc sur fond noir un numéro d'ordre à trois chiffres suivi d'une lettre indiquant la région à laquelle appartenait le véhicule (M pour l'arrondissement minéralogique de Marseille dont faisaient partie les Alpes-Maritimes). En redoublant la lettre caractéristique, ce premier système ne permettait que deux séries de 999 numéros. Le 999 MM étant atteint en septembre 1904, l'arrondissement de Marseille se vit attribuer une nouvelle lettre, le V, puis en 1907, en ajoutant un chiffre supplémentaire (2 à 9) après la lettre caractéristique, on instaura huit nouvelles séries de 999. En janvier 1909, de nouvelles dispositions entrèrent en vigueur pour faciliter la lisibilité du numéro : celui-ci devait être peint sur une surface plane ou à défaut sur une plaque métallique rivée ; la lanterne devait porter un réflecteur éclairant par transparence un verre laiteux faisant apparaître le numéro en caractères lumineux. Au début des années vingt, le nombre de numéros à attribuer par les services des Mines étant de plus en plus important, il fut décidé de gérer ces numéros non plus au chef-lieu de l'arrondissement mais dans chaque département et de passer à quatre chiffres.

de taxes municipales, comme celle levée par la mairie de Nice à partir de janvier 1927, et de celles des octrois, prélevés sur le contenu des réservoirs d'essence à l'entrée des agglomérations.

L'application du Code de la route et la surveillance de la circulation nécessitèrent une adaptation des moyens et des méthodes dont disposaient les agents de la force publique. Les préfets s'adressaient régulièrement aux maires et à la gendarmerie pour qu'il sévissent

Des séries de numéros furent affectées à chaque département par Marseille en fonction de leurs besoins. Ainsi, en 1924, Nice utilisa les numéros 7001 M4 à 9000 M4, puis 6001 M5 à 8000 M5. En 1928, un nouveau système fit son apparition, chaque département utilisant une combinaison de deux lettres. La série BA fut attribuée aux Alpes-Maritimes (le 1 BA fut délivré le 1^{er} octobre 1928). Au début des années 30, le nombre annuel d'immatriculations dépassait les 8 000. En avril 1950 fut introduit le système encore en vigueur au début du XXI^e siècle, dans lequel chaque département était représenté par un ou deux chiffres et non plus par des lettres. Le dernier numéro de la série BA (8973 BA 9) fut attribué en avril 1950. Pour les neuf premiers départements, des doublons pouvant exister avec les deux systèmes précédents, il fut décidé le 21 août 1951 d'ajouter le chiffre zéro au numéro du département (06 pour les Alpes-Maritimes).

Dès 1899, la mise en circulation des automobiles fut étroitement réglementée. Après passage par le service des Mines, le constructeur devait remettre à l'acheteur une copie du procès-verbal et un certificat attestant que la voiture livrée était conforme au type, chaque véhicule recevant un numéro d'ordre dans sa série. Avant de la mettre en circulation, le propriétaire devait adresser au préfet du département une déclaration comportant son nom et son adresse, avec un récépissé dont la couleur lui donna son nom de carte grise. L'Etat vit également tout le parti qu'il pouvait tirer, sur le plan fiscal, de la multiplication des automobiles. L'impôt de circulation, dont le barème était basé sur la puissance du véhicule, se doublait énergiquement à l'encontre des chauffards. A plusieurs reprises, des campagnes hostiles à l'automobile trouvèrent un certain écho dans la presse, au Parlement et parmi les conseillers généraux. Le plus virulent fut Dominique Durandy, auteur de plusieurs motions du conseil général contre les excès de vitesse. En avril 1921, il s'insurgea contre le record de Dominique Lamberjack qui avait rallié Paris à Nice à la vitesse moyenne de 83 km/h. Cependant la police des routes restait inefficace car

assurée par des agents sans formation spécifique. Alerté par la progression du nombre d'accidents mortels, le ministre des Travaux publics se préoccupa, en 1926, de créer une police spécialisée motorisée. Au même moment un projet similaire était à l'étude dans les Alpes-Maritimes où le conseil général, en accord avec les collectivités intéressées, étudiait la création d'agents de police spéciaux munis de transport rapides. Si l'usage de la motocyclette était connu des agents de police niçois dès 1926, il fallut attendre le

début des années trente pour que des brigades de gendarmerie automobiles et motocyclistes soient constituées dans les Alpes-Maritimes. A la fin de l'année 1933, le chef d'escadron commandant la compagnie des Alpes-Maritimes indiquait dans un rapport que pour la première fois l'activité des 40 militaires placés sous ses ordres avait permis de rendre de réels services. Quarante ans après l'apparition des premières automobiles, le cadre réglementaire de ce mode de transport était enfin fixé.

Date	Numéro attribué	Observations
1901	74 M, 82 M, 176 et 270 M	L'immatriculation des véhicules a été instituée par décret du 10.9.1901 (série M pour l'arrondissement minéralogique de Marseille), les numéros indiqués sont attestés dans les Alpes-Maritimes (2 S 878-879)
janvier 1902	347 M	505 M (février), 520 et 557 M (mars), 595 et 621 M (avril), 664 M (mai), 732 M (juin), 792 M (août), 849 M (septembre) attestés dans les Alpes-Maritimes
mars 1903	24 MM	Après 999 M les immatriculations ont été 1 à 999 MM (source : registre 8S46 à partir de mars 1903)
janvier 1904	523 MM	
janvier 1905	151 V	Après 999 MM série 1 à 999 V
janvier 1906	902 V	Après 999 V série 1 à 999 VV
janvier 1907	728 VV	Cette série finit en avril, les séries deviennent 1 à 999 M2 puis M3 à 9
janvier 1908	585 M 2	1 M 3 en mai
janvier 1909	486 M 3	1 M 4 en mai
janvier 1910	617 M 4	
janvier 1911	865 M 5	Puis M 6 et M 7 en septembre
janvier 1912	391 M 7	Puis M 8 et M 9
janvier 1913	171 M 9	Après 999 M 9 en mai, séries 1 à 999 V2 puis V 3 à 9
janvier 1914	276 V 3	Puis V 4 et V 5
janvier 1915	207 V 5	420 V 5 en juillet. Le registre des Mines des Alpes-Maritimes ne donne plus les immatriculations après cette date. Il faut se référer aux registres de Marseille. La tenue séparée avec une réserve de numéros pour Nice dans la série de Marseille reprend en 1923 (2S 945 et suivants).
août 1923	5252 M 3	Nice utilise M 3 de 4001 à 6000
janvier 1924	7193 M 4	Nice utilise M 4 de 7001 à 9000 puis M 5 de 6001 à 8000
janvier 1925	7788 M 5	Nice utilise M 6 de 4001 à 6000 puis M 7 de 5001 à 7000 puis M 8 de 4001 à 6000
janvier 1926	4464 M 8	Nice utilise M 9 de 3001 à 5000 et de 7001 à 9000
janvier 1927	8799 M 9	Nice utilise M 10 de 5001 à 7000 puis M 11 de 6001 à 8000 puis M 12 de 7001 à 9000
janvier 1928	7415 M 12	Nice utilise M 13 de 6001 à 8000 puis M 14 de 2001 à 2457 (28 septembre 1928) puis numérotation départementale (code BA pour les Alpes-Maritimes)
janvier 1929	2763 BA	1 à 9999 BA puis BA 1
janvier 1930	3417 BA 1	
janvier 1931	1748 BA 2	
avril 1932	1 BA 3	Lacune de décembre 1931 à mars 1932
janvier 1933	3986 BA 3	
janvier 1934	9296 BA 3	
janvier 1935	4272 BA 4	
janvier 1936	8457 BA 4	
janvier 1937	3146 BA 5	
janvier 1938	8167 BA 5	

janvier 1939	4164 BA 6	
janvier 1940	8675 BA 6	
janvier 1941	701 BA 7	
janvier 1942	3131 BA 7	

Date	Numéro attribué	Observations
janvier 1943	5086 BA 7	
janvier 1944	6494 BA 7	
janvier 1945	7125 BA 7	
janvier 1946	9229 BA 7	
janvier 1947	4278 BA 8	
janvier 1948	8334 BA 8	
janvier 1949	2339 BA 9	
31 mars 1950	8970 BA 9	Dernier numéro attribué dans la série BA. A compter du 1 ^{er} avril 1950 le département utilise le chiffre 6 en finale puis 06 précédé de 3 chiffres et 1 lettre
janvier 1951	578 P 6	Après 999 Z passage à 2 lettres
janvier 1952	986 AM 06	
janvier 1953	154 BE 06	
janvier 1954	198 BV 06	
janvier 1955	866 CP 06	
janvier 1956	650 DQ 06	
janvier 1957	536 EL 06	
janvier 1958	875 FE 06	
janvier 1959	510 FZ 06	
janvier 1960	549 GV 06	
janvier 1961	888 HR 06	
janvier 1962	927 JQ 06	
janvier 1963	196 KY 06	
janvier 1964	37 MG 06	
janvier 1965	945 NW 06	
janvier 1966	695 QG 06	
janvier 1967	768 RC 06	
janvier 1968	745 RF 06	
janvier 1969	1296 RJ 06	Utilisation de 4 chiffres avant les lettres
janvier 1970	5149 RN 06	
janvier 1971	4075 RS 06	
janvier 1972	5113 RW 06	
janvier 1973	2102 SB 06	
janvier 1974	2184 SG 06	
janvier 1975	1025 SM 06	
janvier 1976	2239 SS 06	
janvier 1977	4100 SY 06	
janvier 1978	6108 TE 06	
janvier 1979	9994 TL 06	
janvier 1980	9254 TU 06	
janvier 1981	9835 UB 06	
janvier 1982	8098 UJ 06	
janvier 1983	339 US 06	
janvier 1984	1150 UZ 06	
janvier 1985	1025 VG 06	
janvier 1986	9914 VN 06	
janvier 1987	2735 VX 06	
janvier 1988	1697 WF 06	
janvier 1989	5165 WP 06	
janvier 1990	6021 XA 06	
janvier 1991	7450 XK 06	
janvier 1992	2528 XV 06	
janvier 1993	6628 YD 06	
janvier 1994	2264 YM 06	
janvier 1995	4509 YW 06	
janvier 1996	2831 ZE 06	

janvier 1997	3576 ZN 06	
janvier 1998	6423 ZW 06	Après ZZ passage à 3 lettres précédées de 3 chiffres
janvier 1999	969 ACB 06	
janvier 2000	855 AGJ 06	
janvier 2001	27 AMP 06	
janvier 2002	359 ASZ 06	
janvier 2003	804 AZD 06	
janvier 2004	805 BDX 06	
janvier 2005	69 BJM 06	
janvier 2006	18 BPA 06	
janvier 2007	90 BTQ 06	
janvier 2008	43 BZK 06	Passage à une numérotation nationale à 2 lettres 3 chiffres 2 lettres au 1.1.2009



Autocar de la ligne de Grasse à Saint-Auban, vers 1910

Les débuts de l'automobile utilitaire

Accompagnant le développement de l'automobile individuelle, le véhicule utilitaire apparut dans les Alpes-Maritimes avant la première guerre mondiale. Dans un département touristique, l'autocar trouva très vite son utilité pour rendre accessible aux hivernants les sites des Alpes-Maritimes non desservis par le train ou par le tramway. Les tentatives se succédèrent à partir de la fin du XIX^e siècle. En janvier 1899, Joseph Corbin sollicita l'autorisation de faire circuler entre Monaco et Menton un autocar à

vapeur de Dion-Bouton de 20 places. L'expertise effectuée par l'administration montre un véhicule confortable et sûr, doté de 3 freins permettant l'arrêt dans un espace de 3 à 5 mètres. Lors des essais le trajet entre Menton et La Turbie fut effectué en moins de 45 minutes. Le rapport précise : « la voiture nous a paru être construite dans de bonnes conditions de stabilité et offrir toutes les garanties désirables et la commodité des voyageurs ». En 1902, un service d'automobile fonctionna d'une manière irrégulière entre la gare de la Vesubie dans

la vallée du Var et Saint-Martin-Vésubie avec des voitures Cottureau comportant 4 places chacune. Sur une route accidentée, elles furent rapidement hors d'état de fonctionner. En 1904, il n'existait pas encore de service régulier de transport de voyageurs dans les Alpes-Maritimes mais certains entrepreneurs de Nice, Cannes et Monaco mettaient des automobiles à la disposition des voyageurs. Il fallut attendre 1905 pour que deux grands omnibus à vapeur de marque Serpollet soient livrés à Nice, acquis pour 18 000 francs par les entrepreneurs Monjtalon et Le Farguays, et destinés au service journalier Nice-La Turbie-Menton. D'une puissance de 20 CV, à transmission par chaînes, ils pouvaient atteindre la vitesse maximale de 30 km/h. Il n'est cependant pas certain que ces engins aient réellement circulé dans le département. Les hôtels niçois furent parmi les premiers à adopter l'automobile pour leurs clients. En 1906, selon *Automobile-Revue du Littoral* quatre véhicules circulaient à Nice « pour le plus grand bonheur des voyageurs qui sont transportés dans un laps de temps très court de la gare à l'hôtel de leur choix ». Le Winter-Palace, à Cimiez, fut un précurseur en s'équipant d'un Delahaye 16 CV. On recensait également à Nice deux autres omnibus, de 14 et 8 places, de marques Ariès et Ader, et un break Orion, de 20 places.

La montagne fut desservie très tôt. Deux services existaient dans la Vésubie en 1907. L'un assurait la correspondance entre la gare de la Vésubie et Saint-Martin-Vésubie, l'autre reliait cette dernière à Nice avec des voitures de 8 places. Les voyageurs étaient avertis « qu'afin de leur assurer toute sécurité, le trajet était effectué sous forme de voyage d'agrément et non de course de vitesse ». L'essor du transport en commun automobile était manifeste dans les dernières années précédant la première guerre mondiale. En 1909, quelques entreprises assuraient, selon les besoins, des services de transport pour des excursions. A partir de février, la station de Peira-Cava commença à être desservie par des cars Lorraine-Dietrich. La même année débutait l'exploitation de la ligne Grasse-Castellane, d'une longueur de 70 km, avec embranchement de Caille à

Thorenc. Démarrée avec une seule voiture à 10 places, la liaison en employait déjà 7 l'année suivante. L'activité était saisonnière, les hivernants constituant l'essentiel de la clientèle.

En temps ordinaire, le petit nombre de voyageurs ne permettait pas à l'entrepreneur de rentabiliser son matériel et dès la deuxième année, il demanda au conseil général une subvention annuelle de 6 000 francs portée à 12 103 francs en 1911. A partir de 1910 furent négociées les premières concessions entre le conseil général, des communes et des entreprises de transport.



Modèle d'autocar De Dion-Bouton prévu pour les Alpes-Maritimes, 1912

Dans la Tinée, le cahier des charges de la ligne de Saint-Sauveur à Saint-Etienne prévoyait 3 omnibus et un camion pour le transport des marchandises. La desserte fut attribuée en juin 1912. En juillet 1911 fut inauguré un service d'autocars entre Nice et Evian, long de 700 km, assuré pour la compagnie P.L.M. par la Société Niçoise de Transport Automobile. Six autocars de type phaéton-torpédo, pouvant transporter 10 passagers, assuraient des rotations quotidiennes à une vitesse moyenne de 25 km/h en empruntant les cols d'Allos, de Vars et d'Isoard, route touristique fréquentée par les automobilistes, ce qui suscita rapidement les protestations de certains d'entre-eux qui étaient très gênés dans les croisements. En septembre 1911, *Automobile-Revue du*

Littoral se fit l'écho de leurs plaintes : « Il nous est pénible d'apprendre que certains cars du service Nice-Evian sont entre les mains de quelques-uns de ces être communément appelés « chauffards » qui seraient beaucoup mieux à leur place dans quelque cabanon qu'au volant d'une voiture. Et cependant, certains conducteurs de cars lancent aveuglément leur véhicule, à une allure folle, sur cette route idéalement belle, mais combien périlleuse, où chaque virage peut réserver une catastrophe. Ils courent au danger ; ils le cherchent, et si la collision fatale et désastreuse ne s'est pas encore produite, c'est miracle ». La même année, avec les mêmes véhicules et sous les auspices du P.L.M., la S.N.T.A. annonçait vouloir relier Nice à La Turbie en passant par la Grande corniche. L'année suivante, un service Nice-Monaco était créé par le constructeur de Dion-Bouton, à la demande de la principauté, en utilisant des « voitures salon de grand luxe, chauffées et éclairées à l'électricité ». Six allers-retours quotidiens d'une durée d'environ 45 minutes étaient prévus. Tout en louant la souplesse de fonctionnement de ces nouveaux véhicules, les usagers « ordinaires » s'inquiétaient du remplacement des omnibus à chevaux par des automobiles en redoutant une augmentation des prix. Ainsi, au printemps 1913, les habitants de Lucéram protestèrent contre la mise en place d'une ligne automobile entre Nice et Peira-Cava.

Dans le domaine du transport urbain, la suprématie du tramway et du cheval restait entière. Tandis qu'à Paris 1 000 autobus étaient en service en 1914, Nice ne comptait à cette date que trois lignes permanentes et subventionnées par la commune : Fabron-La-Lanterne-Saint-Antoine, Saint-Roman-Bellet, Gairaut-Falicon. Cependant, depuis novembre 1910, à Nice les taxis automobiles commençaient à remplacer les voitures de place à chevaux. Cette évolution était appuyée par les professionnels du tourisme. A Menton, des services temporaires étaient organisés en hiver. Un entrepreneur employant entre 5 et 10 voitures assurait pour le syndicat des hôteliers le transfert des étrangers entre la

gare et les hôtels ; cinq hôteliers géraient eux-mêmes leur propre service automobile ; la société du golf de Sospel conduisait ses clients de Menton à Sospel ; des agences de voyages organisaient des excursions à la Mortola, Sospel et Monaco avec des véhicules fournis par les garages de la ville.



Camion de messagerie de l'entreprise Jouan, vers 1910

L'utilisation du camion pour le transport de marchandises restait limité, même si, en septembre 1906, *Automobile-Revue du Littoral* salua l'arrivée à Nice des premiers véhicules utilitaires, principalement affectés aux livraisons : « Les résultats obtenus sont des plus concluants et le jour n'est pas loin où nous verrons les commerçants ayant souci de leurs intérêts abandonner la traction animale pour adopter le bon petit moteur à essence remplaçant avantageusement la plus noble conquête du genre humain, le cheval ». A cette époque, les Alpes-Maritimes comptaient 8 véhicules pesant entre 2 et 7 tonnes, (2 Peugeot, 2 Panhard, 1 Dufour, 2 Orion et 1 Gladiator, tous à moteur à explosion, et 1 Purley à vapeur). S'y ajoutaient 3 voitures de livraison appartenant aux magasins Dames de France, Thiéry et Sigrand et Bondurand. Ces véhicules peu sophistiqués n'étaient capables que de performances modestes même si en 1908, un camion de la marque Dufour, chargé à 4 tonnes, atteignit Plan-Caval à 2 080 mètres d'altitude. Dans les dernières années précédant la guerre, Nice songea à équiper en camions ses services industriels et d'incendie, suivant en cela l'exemple de grandes villes européennes comme La Haye. Ainsi, en janvier 1911 les

pompier niçois testèrent une pompe automobile Berliet. L'engin, qui débitait 1800 litres à la minute, pouvait rouler à 40 km/h. Un essai fut également fait avec une arroseuse de même marque pouvant laver 3 km de rue sans devoir être ravitaillée. L'automobile était préférée à la traction animale car bénéficiant d'une plus grande autonomie et permettant un travail soigné. A Grasse, les élus municipaux portèrent leur choix sur une benne à ordures. De même l'Automobile-Club de Nice lança en 1909 l'idée d'une ambulance automobile pour le transport des accidentés en ouvrant une souscription.

A la veille de la première guerre mondiale, l'utilisation de l'automobile utilitaire restait cependant embryonnaire. Le conflit allait sortir camions et autobus de leur marginalité.

Le transport routier s'impose au détriment du chemin de fer

Au lendemain de la première guerre mondiale, les services d'autocars reprirent leur essor dans les Alpes-Maritimes. L'automobile utilitaire, qu'il s'agisse du camion ou du transport en commun, avait fait la preuve de ses possibilités pendant le conflit. Les populations attendaient beaucoup de l'autocar. En l'absence d'autres moyens de transport, il facilitait les migrations de travail et le tourisme entre le littoral et l'intérieur du département. Ainsi, en novembre 1918, les Peillois, nombreux à s'employer à Beausoleil et à Monaco, pétitionnèrent pour obtenir un service journalier entre le chef-lieu de la commune et La Turbie. Dès avant la fin du conflit, le conseil général releva ses subventions aux services de transport automobiles concédés avant-guerre pour desservir les communes éloignées des voies ferrées. Il s'agissait notamment de venir en aide aux entrepreneurs frappés de plein fouet par la réquisition de leur matériel et la hausse des prix. Les autocars, en nombre insuffisant et surchargés, furent soumis à une usure excessive pendant la guerre. Durant plusieurs années, le matériel en service resta celui utilisé avant 1914. Les

constructeurs d'autocars peinaient à remettre en route leur fabrication. L'entreprise Truchi frères reçut ses premiers autocars de marque Saurer en 1920.



Prospectus des cars Berliet, 1926

En octobre 1919, le conseil général adopta le principe de la création d'un réseau départemental d'autobus destiné à desservir les vallées dépourvues de voies ferrées, les stations estivales importantes, les centres touristiques et de sports d'hiver. Plusieurs subventions pouvaient être accordées, attribuées par le conseil général, l'Etat et les communes desservies, auxquelles s'ajoutait une subvention postale lorsque du courrier était transporté. Ce système d'aide était indispensable aux exploitants. Les recettes tirées de la vente des billets étaient insuffisantes car dépendantes du tourisme sur beaucoup de lignes. En 1919, sur Nice-Peira-Cava, les recettes du mois d'août représentaient le double de celles de mai ou d'octobre. Aiguillonnés par la population, les conseillers généraux furent à l'origine de nombreuses créations de services cantonaux d'autobus, ainsi en 1920 ceux reliant Contes à Coaraze, Bendejun, Berreles-Alpes et Châteauneuf ou le village de Biot avec sa gare. Cependant, des lignes d'autobus s'établirent sans que l'administration cherche ou puisse les

coordonner. Ces créations avaient pour origine soit des artisans propriétaires de leur seul véhicule, soit des sociétés plus importantes, possédant des parcs de plusieurs dizaines d'autobus.

A Nice, le réseau urbain d'autobus se développa à partir de 1923, d'abord en direction de la banlieue : cinq lignes étaient alors mises en service vers Gairaut, Bellet, Saint-Antoine et Fabron, Caucade et Saint-Isidore. Assurés par des sociétés privées, sous le régime de l'adjudication, ces services utilisaient des autobus adaptés à la circulation en ville, de type parisien. Le nombre de lignes ne cessa ensuite de croître jusqu'en 1935, date à laquelle la seule compagnie des Tramways de Nice et du littoral comptait 26 services d'autobus permettant de desservir tous les quartiers périphériques niçois.

Sur les lignes interurbaines, le nombre d'autobus s'accrut considérablement en l'espace d'une dizaine d'années. Une concurrence acharnée entre les différents modes de transport, et entre autobus, s'ensuivit au détriment de la voie ferrée, tramway et chemin de fer. Autocars et autobus bénéficièrent en effet, dès leur apparition, de l'engouement du public. Outre l'attrait de la nouveauté, les usagers appréciaient le confort, la vitesse et la possibilité de circuler partout. A l'opposé, l'image du chemin de fer était celle d'un mode de transport vieillot, héritage du XIX^e siècle. Le tramway subissait le discrédit le plus important, entretenu par les partisans de l'automobile qui lui reprochaient d'encombrer la chaussée, de gêner la circulation automobile et de provoquer des accidents. De plus, les usagers se plaignaient de la vétusté du matériel, qui n'avait pas été suffisamment entretenu depuis la guerre et de l'enlaidissement du paysage dans la traversée des sites touristiques par les lignes départementales. La Chambre de commerce des Alpes-Maritimes, certaines municipalités et des intérêts privés se retrouvèrent pour favoriser l'automobile au détriment du tramway. La disparition de ce dernier n'avait pourtant rien d'inéluctable. Si tout le monde était à peu près d'accord sur l'inadaptation du tramway pour des

liaisons interurbaines, les avis divergeaient quant à la supériorité de l'autobus sur le tramway en ville. En 1924 l'ingénieur des Ponts et Chaussées Chauve s'y montrait favorable : « le tramway constitue un mode de transport commode, relativement économique, susceptible, le cas échéant, d'une grande capacité de trafic ; il est presque superflu de dire que dans l'ensemble il constitue un facteur essentiel de la vie urbaine ». Dans un article publié par *Le Petit Niçois* le 18 mai 1926, Henri Giraud s'interrogeait sur l'opportunité du remplacement des tramways par des autobus à Nice : « A première vue, cette idée paraît des plus alléchantes.



Modèle d'autobus carrossé pour la compagnie des tramways de Nice et du Littoral, 1933

Un premier essai a été tenté et cet essai a été couronné de succès. Les autobus trop rares qui circulent à travers la ville jouissent d'autant plus des faveurs du public, qu'en plus de l'avantage d'être plus rapides que les tramways, le prix est sensiblement le même que dans ces derniers ; malheureusement il n'apparaît pas pratique de supprimer le tramway qui peut transporter jusqu'à cent voyageurs pour mettre à sa place l'autobus qui n'en contient que quarante. Doublez, triplez le nombre d'autobus, dira-t-on. Et l'embouteillage, répondrons-nous ? Que se passerait-il au centre de la ville à midi, où chacun est plus ou moins pressé de rentrer chez soi. Un autre exemple peut encore être pris si le tramway était complètement supprimé, combien faudrait-il d'autobus à l'époque des courses pour faire un service qui corresponde aux besoins du public si l'on songe que pour une seule réunion, les tramways ont transporté jusqu'à dix mille

voyageurs. Et puis, il y a aussi la question du prix qui est de 2 fr. le kilomètre pour le tramway et de 4 francs pour l'autobus. D'autre part, il y a également lieu de tenir compte que le T.N.L. organise des trains de marchandises qui rendent de sérieux services au commerce. Les tramways ont enlevé sur les quais jusqu'à 12 000 tonnes de charbons qu'on ne pourrait songer à faire transporter par des camions automobiles. N'en est-il pas de même pour les usines de ciment et de chaux des vallées de Contes et de la Grave-de-Peille, dont le trafic devient chaque jour plus important ? ».

Les lignes d'autocars se multipliant dans les années vingt, une concurrence acharnée s'ensuivit d'abord avec le tramway puis entre compagnies d'autobus, principalement sur les lignes les plus rentables, Cannes-Menton et Cannes-Grasse. Les lignes départementales de tramways déjà déficitaires furent les premières touchées. L'exemple de la liaison Cannes-Grasse est éclairant. Les compagnies des Tramways de Cannes et des Tramways de la Côte d'Azur (T.C.A.) exploitaient respectivement les lignes Cannes-Le Cannet et Cannes-Grasse. Des services de cars furent créés dès 1923 en suivant des parcours identiques à ceux des tramways. Afin d'enlever le trafic aux tramways, les exploitants d'autobus pratiquèrent des prix très bas, inférieurs aux prix de revient, et sollicitèrent des subventions aux conseils municipaux des communes concernées. Sur Cannes-Grasse, les T.C.A. étaient en concurrence avec la Société des transports automobiles de la ville de Cannes, dite des « autobus gris » et avec une autre société, dite des « autobus rouges », situation qui aboutit en quelques années à la cessation de l'exploitation du tramway, qui offrait cependant un service supérieur à l'autobus, en terme de capacité et de nombre de voyages. De la même façon, entre 1923 et 1925, des services d'autobus se mirent en place en suivant des parcours identiques à ceux des tramways sur les lignes reliant Nice à Vence, Grasse, Cagnes, Antibes, Cannes et Levens. Le préjudice financier causé aux tramways départementaux entraîna la fermeture du réseau en 1929,

seule subsistant une partie des lignes urbaines niçoises des T.N.L. La lutte entre l'autocar et le tramway se soldait en l'espace de quelques années par un démantèlement complet de l'architecture des transports mise en place au début du XX^e siècle, reposant sur un réseau cohérent de lignes de tramways dont l'établissement avait été extrêmement coûteux pour les actionnaires des compagnies et pour le conseil général.



Chargement des bagages
à la gare routière de Nice, 1935

Les réseaux de chemin de fer subissaient également la concurrence automobile, principalement sur les lignes secondaires où le trafic, plus faible, rendait l'exploitation moins rentable. Dans les Alpes-Maritimes, les chemins de fer de Provence, exploitant les lignes Nice-Meyrargues et Nice-Digne, dut cesser momentanément son exploitation en juillet 1933 avant de reprendre sous séquestre de l'Etat. Sur la ligne P.L.M. Cannes-Grasse, les trains de voyageurs furent supprimés en 1938 mais le trafic de marchandises était également très menacé. Depuis 1930, un service par gros camions automobiles assurait le transport pour les parfumeurs entre Grasse et Marseille. La compagnie P.L.M. répliqua en rendant ses transports par wagons plus rapides mais la concurrence du camion continua à s'accroître, ce qu'expliquait le parfumeur Tombarel : « En effet, ces transports par automobile, de Grasse à Marseille, ne coûtent pas plus que ceux faits par chemin de fer et même quelquefois, ils sont meilleur marché, car ces tarifs ne sont pas soumis à un tonnage de 5 tonnes ; quant au délai de transport, à moins que la

compagnie ne veuille organiser des trains spéciaux de la gare de Grasse à la gare de Marseille, chose évidemment qui ne saurait être envisagée d'aucune façon, elle n'arrivera jamais aussi vite qu'un ou plusieurs camions automobiles partant de Grasse tous les jours et allant directement à Marseille ». Un des moyens utilisés par les compagnies de chemins de fer pour rétablir leur rentabilité fut d'une part de remplacer la traction à vapeur par l'autorail, à l'exploitation plus souple et moins onéreuse, d'autre part de substituer aux trains des autocars. En 1928, les grands réseaux de chemins de français exploitaient 24 000 km de lignes d'autobus. Dès 1926, les chemins de fer de Provence envisageaient l'achat d'un autocar Renault pour assurer le service entre Annot et Saint-André. Cette solution fut aussi adoptée en 1932 pour remplacer les trains Breil-Fontan.

Au début des années 30, la concurrence entre sociétés d'autocars devint telle qu'elle contraignit les pouvoirs publics à intervenir. Les causes étaient à rechercher dans le trop grand nombre de sociétés de transports en commun. En 1933, les Alpes-Maritimes comptaient 800 autocars dont 600 concentrés sur le trajet Cannes-Menton appartenant à 225 propriétaires. Leur mise en circulation ne nécessitant pas d'autorisation administrative, en vertu du principe de la liberté des transports affirmé par la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage, de nombreux artisans s'étaient ainsi établis à leur compte, s'ajoutant à des sociétés puissantes comme la STAR. Le nombre de véhicules en circulation, offrant 15 000 places, dépassait les besoins des voyageurs. Ils se livraient donc à des courses de vitesse pour prendre en charge les voyageurs en premier, encombraient la chaussée pour les faire descendre et monter et roulaient pour la plupart sans horaires et sans points d'arrêts fixes. De plus les autocars n'étaient pas équipés de glaces de sécurité et circulaient sans assurance. Les conséquences d'une telle situation étaient particulièrement graves pour les usagers exposés régulièrement à des accidents et dépourvus de recours. En 1933, une série de collisions réveilla l'opinion publique. A

Eze, la rencontre frontale de deux cars à la suite d'un dépassement provoqua la mort de deux passagers et des blessures graves pour quinze autres. L'opinion publique, entraînée par le quotidien *L'Eclaireur de Nice*, s'en émut et le conseil général fit pression sur l'administration pour qu'elle intervienne, lui demandant de prendre toutes les mesures utiles pour que les accidents cessent. Confronté à un vide juridique, le préfet Benedetti entreprit à la fin de l'année 1933 de consulter le ministère des Travaux publics et le Conseil d'Etat afin d'établir une base solide à l'intervention qu'il préparait. Jouant à la fois sur ses pouvoirs réglementaires et sur les textes en vigueur, le préfet prit deux arrêtés encadrant la circulation des autocars.



Camion de l'entreprise des pâtes Albertini, 1937

Le premier, du 27 octobre 1933, imposa aux entrepreneurs de transports sur routes l'obligation d'obtenir, au préalable, une autorisation et aux chauffeurs une licence. Le second arrêté, du 1er décembre 1933, prescrivit un certain nombre de mesures auxquelles devaient se conformer les entrepreneurs : assurance obligatoire contre les accidents, glaces de sécurité, interdiction de surcharge, fixation de vitesses maxima entre 40 et 50 km/h selon les routes, indicateur de vitesse placé à la vue du conducteur et des voyageurs, mise à la disposition des usagers d'un registre de réclamations, tenue d'un registre d'entretien des véhicules, limitation de la durée de présence des conducteurs au volant et âge minimum de 24 ans exigé sur certaines lignes encombrées et fatigantes, organisation d'un service de contrôle des conducteurs et des véhicules. Des points d'arrêt étaient également imposés sur les

axes importants. Ces mesures soulevèrent une tempête de protestations de la part du syndicat des entrepreneurs de transport et de la Chambre de commerce des Alpes-Maritimes qui n'admettaient aucun frein à l'initiative privée. Les entrepreneurs reconnaissaient le bien fondé des mesures relatives à la sécurité des véhicules et des usagers mais demandaient des délais pour les appliquer en raison de leurs coûts. Leur opposition portait principalement sur l'autorisation préalable d'exploitation pour la mise en service de nouveaux autocars sur la ligne Cannes-Menton. La fronde des entrepreneurs était également alimentée par la remise en ordre de la circulation des autocars à Nice, à l'initiative du maire, à la suite d'une vigoureuse campagne de presse de *L'Eclair* dénonçant les abus du stationnement des cars au centre de la ville : « Sous prétexte qu'ils avaient, sur telle artère ou place du plein centre, un petit bureau, certains entrepreneurs faisaient stationner sans discontinuer des séries d'énormes cars. Ils prétextaient du droit des riverains, droit positif en effet, mais dont l'abus n'est plus un droit, comme tous les abus. Or, n'était-ce pas abusif, en effet, que de créer une véritable gare d'autobus sur la voie publique ? Et nous passerons sur les trafics par lesquels les soi-disant ayants droit au stationnement sous-louaient, moyennant des redevances occultes, le « droit » de stationner et en tiraient d'importants autant qu'illicites bénéfices »(16).

Entrée en vigueur le 3 janvier 1933, la nouvelle réglementation municipale avait trois objectifs : unifier les itinéraires, supprimer les bureaux clandestins, centraliser les points d'arrivée et de départ. Pour cela elle interdisait le stationnement des autocars en centre-ville mais leur assignait des emplacements spécialisés et créait surtout une gare routière située sur le Paillon, derrière le casino municipal. La circulation était également réorganisée avec fixation d'itinéraires pour la traversée de la ville. La réalisation de la gare routière était remarquable. Occupant une superficie totale de 3 295 m² dont 2095 de chaussées et 1200 de quais, elle comportait un bâtiment avec salle d'attente, bureaux pour les transporteurs, WC, bibliothèque

Hachette, dépôt pour les messageries, etc. La gare fonctionnait sous le régime d'un règlement d'exploitation sévère. La réaction fut violente mais de courte durée. Elle émanait principalement des petits transporteurs, propriétaires et conducteurs de leur véhicule, véritable essaim audacieux et turbulent, dont les efforts, pas toujours coordonnés, mais constants, avaient souvent mis à mal les services concédés et les grandes firmes. Avant l'ouverture de la gare routière, ils avaient leur terminus un peu partout autour du noyau constitué par la place Masséna. La réunion de tous les transporteurs à la gare routière permettait de faire cesser les pratiques de racolage, de fixer des horaires et de mettre en commun la clientèle. De plus, la gare devenait la plaque tournante régulatrice et distributive d'un mouvement de véhicules se déplaçant à raison de mille arrivées et mille départs par jour. A la même époque, le conseil général des Alpes-Maritimes se préoccupa de réorganiser les services automobiles concédés. Ces lignes, qui desservaient l'intérieur du département, étaient sujettes à de nombreux dysfonctionnements, dus notamment à la faible capacité des autocars. Faute de place, des voyageurs restaient souvent sur le bord de la route.



Autobus Berliet à Cannes, 1941

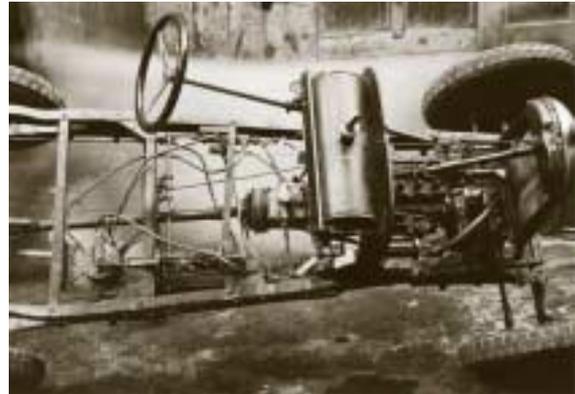
L'intervention des pouvoirs publics, à Nice et dans les Alpes-Maritimes, fut novatrice et préfigura celle de l'Etat qui, à partir de 1934, mit en œuvre une politique nationale de coordination des transports. La concurrence de la route avait eu des conséquences désastreuses pour l'équilibre financier des réseaux de chemins de fer

que l'Etat se résolut à soutenir parce qu'il en supportait les déficits. Dans les Alpes-Maritimes un comité technique départemental de coordination travailla à mettre d'accord entre eux les transporteurs routiers et les chemins de fer. Des ententes furent conclues afin de limiter la concurrence sur la route littorale et sur celle longeant les chemins de fer de Provence, entre Nice et Annot. Le décret imposa aux transports routiers des prix supérieurs à ceux du chemin de fer. Ainsi, sur le trajet Nice-Menton, le prix de l'autobus était de 6,50 francs contre 4,75 francs pour le train. Dans le même temps, le nombre de navettes d'autocars et de kilomètres parcourus fut sensiblement réduit afin de restreindre l'offre. Le contrôle de l'Etat sur les transports routiers fut encore renforcé par plusieurs décrets-lois qui, imposèrent aux transporteurs des tarifs obligatoires négociés avec la S.N.C.F., nouvellement créée en janvier 1938.

Dans le département, la période de l'entre-deux-guerres s'achevait néanmoins par une victoire de la route. L'autocar, apparu à partir de 1910 mais réservé d'abord aux touristes, s'imposa dès lors que la population locale le trouva d'un usage plus commode que celui du tramway ou du train. L'abandon du rail au profit de l'automobile était lourd de conséquences pour l'avenir des transports dans les Alpes-Maritimes.

Naissance et évolution des nouveaux métiers de l'automobile

L'essor de l'automobile dans le premier tiers du XX^e siècle donna naissance à un secteur économique prospère qui se développa rapidement. Il fallait en effet commercialiser les véhicules, construire des carrosseries, entretenir et réparer, distribuer l'essence, fournir des pièces détachées mais aussi louer des voitures, préparer les futurs conducteurs à l'épreuve du permis de conduire.



Boîte de vitesse automatique inventée par P.Sanine en 1928

L'implantation des premiers garages suit la carte du tourisme, les étrangers constituant au départ l'essentiel de la clientèle. Ainsi, Garin, un des premiers garagistes connus, s'installa simultanément à Monaco, Nice et Cannes. Dans les quinze années précédant la première guerre mondiale, le commerce et la réparation automobile connurent une expansion sans précédent. Toutes les marques s'établirent dans le département, principalement à Nice : Renault, Peugeot, Panhard-Levassor, Berliet, Unic, Lorraine-Dietrich, Rochet-Schneider, Delaunay-Belleville, Delage, Delahaye, S.C.A.T, et d'autres moins connus, les voitures F.E.N. ou les automobiles « Le Gui » ou « La Bruire ». Les emplacements les plus recherchés étaient situés sur les artères passantes : rue de France, boulevard Gambetta, Promenade des Anglais. Cependant, les surfaces nécessaires pour abriter halls d'exposition et ateliers limitaient le choix des concessionnaires qui ne pouvaient trouver de terrains assez vastes en centre-ville. En 1913, Berliet quitta la rue Grimaldi pour emménager 10 avenue des Fleurs dans un bâtiment conçu par l'architecte Arluc, comprenant deux magasins d'expositions en façade, un immense garage de 1 100 m² pouvant contenir plus de 100 voitures, un atelier de 550 m² permettant toutes les réparations, un magasin d'accessoires et de pièces détachées, des bureaux pour le directeur et le service comptabilité, un vestiaire et des lavabos pour le personnel. Baptisé « Palais Berliet », le bâtiment était entièrement construit en fer et en béton armé et décoré aux armes de la société.

A la veille de la guerre, le mouvement s'accéléra. Outre Berliet, quatre garages importants virent le jour en 1913 à Nice dont Rochet-Schneider qui pouvait loger 200 voitures. Les concessions assuraient à la fois la vente des voitures particulières et des camions comme Panhard et Berliet, certaines commercialisant même des canots automobiles ou des avions comme Renault. L'expansion du secteur reprit au début des années 20 grâce à l'arrivée sur le marché des marques italiennes comme Fiat, Alfa-Roméo et Lancia, ou de françaises comme Bugatti, Vermorel, Hotchkiss, Mathis, Ballot et Salmson. En 1928, Citroën installa ses salons d'exposition dans un bâtiment donnant à la fois sur la Promenade des Anglais et la rue de France. Ce fut, à l'époque, l'un des plus beaux magasins d'automobile de France, avec un hall sans piliers long de 50 mètres. Renault suivit en 1933 en aménageant à l'angle du boulevard Gambetta et de la Promenade des Anglais. D'autres garages étaient réputés. Leur histoire témoigne du dynamisme du secteur qui permettait des ascensions sociales spectaculaires. Ainsi, Georges Martinon, entré en 1899 comme simple ouvrier dans un atelier de réparation automobile, créa en 1901 sa propre entreprise pour être à la tête, en 1924, d'un des plus importants garages niçois. Si Nice concentra une bonne partie des concessionnaires, les autres villes du département possédaient des succursales des grands constructeurs. Citroën, par exemple, était implanté en 1928 à Cannes, Juan-les-Pins, Grasse, Vence et Menton.

Beaucoup d'autres professions vivaient de l'automobile. De nombreux magasins fournissaient aux garagistes les pièces nécessaires aux réparations : roulements, carburateurs, magnétos, garnitures de freins, huiles et graisses, etc.. A Nice, la société B. Storace, rue de Paris, avait été fondée dès 1895.

La distribution de l'essence se modernisa progressivement. Elle se vendait en bidons de 5 litres, dans les garages et dans beaucoup d'autres commerces, sous diverses marques. Ainsi, en 1897, Garin commercialisait la Moto-Naphta. En 1910, la Compagnie générale

des pétroles de Marseille installa ses magasins à la gare de Nice et elle y vendait les marques Naphtacycle, L'Autoveline et Photoline. En 1912 apparut en France une nouveauté venant d'Amérique, la pompe à essence. Entre 1920 et 1939, le nombre de postes d'essence s'accrut de façon spectaculaire, le long des axes de circulation.



Appareil de distribution d'essence
à Saint-Laurent, 1933

Les Alpes-Maritimes comptaient 28 stations en 1923 et 686 en 1939, principalement installées sur les routes nationales et en ville. Les ventes de carburant montrent la progression du trafic automobile : 385 m³ en 1923, 12 850 m³ en 1939. A partir de 1924, le département fut ravitaillé en carburant par le dépôt d'Antibes, approvisionné par voie maritime. Petit à petit, les appareils de distribution mobiles cédèrent la place à des pompes reliées à des cuves enterrées. Cependant, la plupart de ces postes d'essence n'offraient pas de services. Il s'agissait souvent d'une simple baraque abritant le pompiste et d'une ou deux cuves enterrées à proximité immédiate de la route, dans une propriété privée. Il fallut attendre le milieu de l'entre-deux-guerres pour voir apparaître de véritables stations-services. En 1930 la revue *L'Auto-Moto Sport* vantait la modernité de celle installée

26 boulevard Gambetta à Nice, centre complet d'entretien où l'automobiliste pouvait effectuer graissage, vidange, remplissage des ponts et des boîtes, vérification des niveaux et de la pression des pneus et réglage des freins.

La carrosserie générait une importante activité. En effet, la plupart des automobiles étaient livrées sous forme de châssis que les clients faisaient ensuite habiller par des carrossiers locaux, qui passèrent progressivement de la construction de caisses de véhicules à chevaux aux automobiles à moteur. Ainsi, la liquidation pour cause de faillite du carrossier Franzini, Ecclesia, Verany et Cie, rue de la Paix à Nice, montre qu'en 1906 une partie de sa clientèle était déjà constituée d'automobilistes. On y trouve en effet, à côté de véhicules à chevaux, un double phaéton en construction, une camionnette en transformation pour le magasin Thiéry et Sigrand, deux caisses d'automobiles en peinture, quatre automobiles à l'atelier de sellerie et une en réparation appartenant à la Société Energie Electrique. D'autres carrossiers niçois connurent un développement exceptionnel grâce à l'automobile. Bergon exécuta dès 1895 des travaux automobiles, en 1897 une carrosserie complète sur châssis Peugeot. En 1899, il installa ses ateliers rue de Paris mais débordait rapidement sur le voisinage. Quelques années plus tard, la totalité de ses activités était regroupée rue de la Paix sur un terrain de 4 000 m² comprenant des ateliers de menuiserie, de charonnage, de vernissage, de sellerie, de garnissage, d'ajustage, de chaudronnerie, de peinture, une forge ainsi qu'un magasin d'exposition. Les établissements Michel Bigatti, fondés en 1885, furent le grand carrossier azuréen de l'entre-deux-guerres. Dans les années 20, 80 ouvriers réalisaient chaque année dans les ateliers 60 carrosseries d'une élégance rare, régulièrement primées dans les expositions automobiles.

D'autres professions liées à l'automobile apparurent avant 1914 comme celle de loueurs de voitures (service assuré par beaucoup de garages) ou les autos-écoles que l'on trouve à Nice dès 1910. Le dynamisme du secteur

automobile fut à l'origine de l'organisation d'une chambre syndicale en 1903, ayant pour but « de créer un centre d'action puissant, propre à favoriser la construction et la vente des véhicules automobiles ». Dans l'entre-deux-guerres, la Chambre syndicale des négociants automobiles et parties accessoires de Nice et de la région organisait à Nice une foire-exposition automobile. La première se tint en 1921 dans le parc fermé de l'épreuve automobile Paris-Nice, derrière le casino municipal. Après des débuts modestes, cet événement gagna en importance à partir de 1926 lorsque la Chambre des constructeurs français lui accorda son label. En 1929, la foire-exposition automobile comptait 120 exposants, installés dans les bâtiments démontables de la foire de Nice qui l'avait précédée sur l'esplanade du Paillon.



Publicité du carrossier Bigatti, 1929

Restait à résoudre le problème de la formation professionnelle des métiers de l'automobile, comme le rappelait *Le Petit Niçois* en décembre 1931 : « La formation des mécaniciens de garages est, chez nous, laissée au hasard. Ils savent plus ou moins leur métier, selon qu'ils ont travaillé plus

ou moins longtemps dans des maisons sérieuses, sous les ordres de contremaîtres capables. Un mécanicien de compétence fait prime. Si vous êtes malin, en allant réparer, vous cherchez à découvrir, dans un atelier, le « type-qui-a-l'air-de-s'y-entendre », et chez qui l'instinct de la mécanique a remplacé l'apprentissage méthodique. Vous lui promettez que vous ne l'oublierez pas : cela vous revient moins cher que d'abandonner une voiture de 30 ou 50 000 francs à un apprenti qui se fait la main. Et je parle des garages de grandes villes. Que dire des mécaniciens de villages, auxquels chacun est fatalement amené à recourir un jour de panne ? Tantôt, c'est le serrurier du pays, qui a fait un héritage et qui a monté une modeste « station-service », tantôt, c'est le maréchal ferrant qui, constatant que l'auto a remplacé le cheval, a simplement transformé l'aspect de sa forge. Stoïquement, vous le regardez emmêler des fils dont, ensuite, il recherchera l'ordre pendant quarante-huit heures, ou démonter une dynamo qu'il est évidemment incapable de régler. Vous supportez le retard, vous payez sans barguigner, trop heureux qu'il remette enfin la voiture en état de repartir tant bien que mal. Un tel état de choses, à une époque où l'auto est aussi répandue, n'est-il pas un anachronisme ? »

Hormis un embryon d'école de mécaniciens d'avions et d'automobiles, organisé en 1925 sous le patronage de l'Aéro-Club de Nice, aucune formation sérieuse n'était proposée aux futurs mécaniciens dans les Alpes-Maritimes. En 1932, la ville de Nice créa une section industrielle au sein de l'Ecole primaire supérieure et professionnelle, installée au lycée du Parc-Impérial. La collaboration avec la Chambre syndicale de l'automobile permit d'équiper en moteurs l'école qui recevait deux publics différents : les futurs mécaniciens de l'industrie automobile le jour, les professionnels le soir. L'enseignement comprenait des cours de mécanique et de technologie appliquée à l'automobile, de dessin appliqué, de travail aux machines-outils et d'ajustage, de montage, de démontage et de réglage du moteur à explosion, d'électricité théorique

et appliquée au démarrage et à l'éclairage des voitures. En 1945, l'école municipale fut doublée par un collège d'enseignement automobile et mécanique, le centre Georges Lamarque, installé sur le site de l'actuel lycée des Eucalyptus, dans des bâtiments provisoires en partie construits par les professeurs et leurs élèves. En 1959, le centre, qui comptait 240 élèves préparait notamment aux métiers de mécanicien-réparateur et tôlier-carrossier automobile. En septembre 1964, il absorba la section technique du Parc Impérial et se transforma en deux entités : un collège technique et un lycée national technique, qui ont depuis, contribué à former tous les professionnels de l'automobile des Alpes-Maritimes.



Atelier de carrosserie du lycée des Eucalyptus à Nice, 1970

La deuxième guerre mondiale affecta toutes les activités liées à l'automobile. Le nombre de véhicules en circulation recula fortement, passant de 33 760 en 1938 à 17 543 en 1949, faisant rétrograder les Alpes-Maritimes du 9^e au 29^e rang français. La réduction concernait principalement les véhicules de tourisme ; le nombre d'utilitaires restant stable. Cependant, beaucoup de garagistes purent se maintenir dans les années suivant la Libération car le vieillissement du parc automobile suscitait un volume important de travaux d'entretien. Le commerce automobile peina à se relever en raison de la lenteur des livraisons de véhicules neufs. Cependant les fabricants recommencèrent très tôt à s'intéresser à une clientèle aisée. En 1949, 55 marques étaient représentées à

Nice dont 19 françaises, 15 américaines, 15 britanniques, 4 tchécoslovaques et 2 italiennes. Le secteur de la distribution du carburant ne trouva la prospérité qu'après 1950, lorsque les approvisionnements en pétrole redevinrent suffisants. Pendant deux décennies, les stations furent modernisées sous l'impulsion des pétroliers qui constituèrent des réseaux afin d'écouler leur production. La crise de 1973 puis la concurrence des hypermarchés, fragilisèrent la profession, notamment les propriétaires exploitants qui devaient acheter leur carburant. Les années quatre-vingt-dix virent la disparition dans les Alpes-Maritimes d'un grand nombre de points de distribution, notamment dans l'arrière-pays.

Le développement du sport automobile

Les premières courses automobiles entre villes à partir de la fin du XIX^e siècle s'apparentaient à des rallyes, s'agissant d'épreuves disputées sur des routes ouvertes à la circulation avec des véhicules dérivés de la production commercialisée mais aucune ne s'imposa durablement et elle furent rapidement décriées en raison des accidents qui les endeuillèrent souvent. Dans les Alpes-Maritimes, tandis que se restreignaient les épreuves de vitesse pure comme la course du mille, les rallyes de la semaine de Nice conçus comme des promenades touristiques prirent un aspect plus ludique à l'image des rallyes-paper, sortes de jeux de piste d'inspiration anglaise.

L'Automobile-Club de Nice, s'inspirant du franc succès de la course d'Antibes, tenta la même année de créer une course à Nice sur un circuit de 4 km accidenté et court, de manière à susciter l'intérêt de passages fréquents et d'une compétition soutenue. Il l'envisageait depuis la place Saluzzo en parcourant la Moyenne corniche, le boulevard du Mont-Boron et le boulevard de Riquier au moment de la Pentecôte pour prolonger la saison touristique. Il ne put concrétiser son projet en raison d'obstacles



Voiture de sport Amilcar sur le port de Nice, vers 1930

Cette situation conduisit à privilégier des courses sur circuit soit par neutralisation de la circulation, soit sur un tracé voué uniquement à la compétition de façon permanente et dont le premier exemple en Europe fut l'autodrome de Brooklands construit dans la banlieue de Londres en 1906. En l'absence de circuit automobile, la région s'orienta vers des courses de vitesse en ville sur un parcours délimité et temporairement interdit à la circulation.

Même si l'idée cheminait depuis quelques années à Nice et à Monaco, c'est l'Automobile-Club d'Antibes, qui organisa la première épreuve de vitesse sur circuit fermé, le Grand Prix international du cap d'Antibes, les 8 et 9 avril 1928. Le tracé comportant la difficile double courbe de l'avenue du Jonquet était long de 4 km. La course fut remportée sur une Bugatti 35 par le Monégasque Louis Chiron qui inaugurerait une brillante carrière. Estimant que l'intérêt des courses éloignées des centres urbains s'était émoussée et que même les circuits voués à la vitesse pure pouvaient s'avérer d'une certaine monotonie, le président de financiers et de la nécessité de refaire au préalable les chaussées.

Dans le même temps Antony Noghes, fils du président de l'Automobile-Club de Monaco, soutenu par le pilote Louis Chiron et fort de l'appui du Prince Pierre, parvint à organiser une épreuve en ville. Elle se déroula le 11 avril 1929 sur cent tours de circuit représentant 318 km. L'année suivante la victoire fut âprement disputée entre le Monégasque Louis Chiron et le Niçois René Dreyfus, tous

deux sur Bugatti. Brillant pilote et l'un des plus talentueux de sa génération, René Dreyfus, vainqueur l'année précédente du Grand Prix de Dieppe, s'assura de nombreuses victoires : Grands Prix de Monaco, de la Marne et de l'Estérel en 1930, de Brignoles en 1931, de Belgique en 1934, de Dieppe en 1935, de Florence et de Tripoli en 1937, de Pau et de Cork en 1938. Louis Chiron eut sa revanche à Monaco en 1931. Victorieux en 1928 du Grand Prix du cap d'Antibes qui disparut après 1932, il ajouta à son palmarès les Grands Prix d'Europe en 1930, de France en 1931 et de Tchécoslovaquie en 1931 et 1932. Mais un grave accident au Grand Prix d'Allemagne en 1936 mit une parenthèse à sa carrière jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale.

L'Automobile-Club de Nice n'avait pas renoncé à son Grand Prix mais ce n'est qu'en 1932 qu'une compétition en boucle longue de 3,2 km, essentiellement sur la Promenade des Anglais, vit le jour sous forme de 8 épreuves plus ou moins longues comportant de 6 à 15 tours. L'édition de 1933, le 6 avril, se calqua sur les autres Grands Prix avec une seule course de 95 tours couvrant 305 km. Le premier Grand Prix de Nice rassembla la plupart des pilotes les plus renommés. Pourtant malgré un beau succès de la troisième édition, le 18 août 1935, l'épreuve ne fut plus organisée pendant 10 ans, victime de la tension internationale puis de la deuxième guerre mondiale. Disparue deux ans avant le Grand prix de Monaco, interrompu à son tour en 1938, l'épreuve niçoise fut la première à renaître après le conflit, le 21 avril 1946. De nouveau au calendrier en 1947 elle disparut définitivement l'année suivante, pénalisée par un circuit inadapté tandis que Noghès et Chiron œuvraient à nouveau ensemble pour la renaissance du Grand Prix de Monaco. Après 1948, la course suivante, en 1950, coïncida avec la création du championnat du monde de Formule 1. Le pilote argentin Juan Manuel Fangio y remporta son premier Grand Prix. Mais en 1952, seule se déroula une course de voitures de sport et ce n'est qu'en 1955 que le 13^e Grand Prix de Monaco reprit une place de choix en Formule 1. Derrière Maurice Trintignant, vainqueur sur Ferrari

625, un pilote niçois prit la relève de Dreyfus, Jean Behra qui finit troisième sur Maserati 250 F. L'année suivante Jean Behra retrouva la même place mais c'est la Maserati de Stirling Moss qui triompha.



Chiron avec sa voiture de course dans le hall de l'aéroport de Nice

Né en 1921, Jean Behra s'était adonné au cyclisme avant de se tourner vers le sport motocycliste, remportant sa première victoire à Nice en 1945 au Grand Prix de la Libération. Champion de France moto sur Moto-Guzzi 500 CC de 1948 à 1951, il débuta dans la course automobile en 1951 avec Gordini. Après plusieurs victoires, notamment au Grand Prix de Reims contre les redoutables Ferrari en 1952 mais en dehors du championnat, Jean Behra connut deux saisons difficiles. Il passa chez Maserati mais, malgré deux victoires à Pau et à Bordeaux, il ne fut pas en mesure de concurrencer les Mercedes et les Ferrari. L'année 1956 fut une grande année pour Jean Behra. Deuxième au Grand Prix d'Argentine et troisième à Monaco, il se retrouvait en tête du classement de Formule 1. Fort de plusieurs autres podiums, il finit quatrième du championnat du monde malgré un abandon dans le dernier Grand Prix. Après une année 1957 décevante et les déconvenues chez l'Anglais BRM en 1958, il fonda de grands espoirs dans son engagement par la Scuderia Ferrari pour la saison 1959. Mais elle débuta très mal et, après un nouvel abandon dans le Grand Prix de France et s'être querellé avec le directeur sportif de l'équipe, le bouillant Français en fut exclu. Peu après, il se tua sur le circuit du Grand Prix d'Allemagne au volant d'une Porsche le 1^{er} août 1959. Deux ans plus tard

l'Automobile-Club de Nice créait un rallye à sa mémoire, le critérium Jean-Behra.

Le rallye automobile avait connu une évolution considérable depuis le début du siècle. C'est avec le souci du développement du tourisme automobile qu'en 1910 Gabriel Valon avait eu l'idée d'une concentration hivernale rejoignant le casino de Monte-Carlo depuis tous les points d'Europe. Le projet se concrétisa en 1911 avec un certain succès puisque 23 voitures s'élançèrent pour de très longs périples depuis les principales capitales d'Europe, Saint-Petersbourg, Vienne, Berlin, Madrid, Rome et Lisbonne notamment, mais le règlement qui ne prenait pas seulement en compte la vitesse fut contesté et le double classement instauré l'année suivante ne calma pas le mécontentement au point qu'après deux années d'existence, l'épreuve ne fut pas renouvelée. En 1924 la course reprit selon le même principe d'itinéraires de concentration mais il s'y ajoutait une course de côte au mont Agel sur 10 km et un parcours commun de régularité de 90 km. Le rallye de Monte-Carlo comportait néanmoins des classements toujours aléatoires prenant notamment en compte le nombre de passagers, ce qui faisait de ces épreuves des opérations avant tout publicitaires et commerciales plutôt que des compétitions automobiles, même si leur caractère sportif était indéniable en raison des conditions climatiques hivernales. D'année en année le règlement changea. En 1931 fut introduite une épreuve d'accélération et de freinage, remplacée en 1934 par un gymkhana tandis que la moyenne imposée fut portée à 50 km/h sur 1 000 km. Poursuivant une évolution désordonnée, le rallye de Monte-Carlo comporta des épreuves de démarrage à froid et de braquage en 1935. Mais à partir de 1936, les organisateurs s'orientèrent vers une compétition sportive sur route avec les premières étapes chronométrées au cours desquelles la vitesse moyenne pouvait atteindre 60 km/h.

La deuxième guerre mondiale mit un terme à la compétition automobile. Le premier rallye qui vit le jour dans les Alpes-Maritimes à l'issue du conflit fut le

rallye du Soleil organisé en 1946 par l'Automobile-Club de Cannes, malgré les difficultés dues à la pénurie de carburant. La première édition qui visait à redynamiser le tourisme local consacra la victoire d'une femme, Régine Peter, au volant d'une Delahaye 135. Cette épreuve de régularité eut un caractère mondain qui assura sa renommée avec la présence de l'actrice Martine Carol et du prince Aga Khan. Elle eut lieu à nouveau en 1949, année de la renaissance du rallye de Monte-Carlo qui devenait réellement une compétition automobile sur route.



Numéro de *L'Auto-Moto Sports* sur le rallye de Monte-Carlo, 1926

En 1951 Jean Letainturier, président de l'Automobile-Club de Nice exhuma une épreuve disparue depuis vingt ans, le Tour de France automobile qui, organisé pour la première fois en juillet 1899, avait été disputé à 14 reprises de façon discontinue. La course, gagnée par une Ferrari 212, se déroula du 29 août au 11 septembre 1951 de Nice à Nice avec 6 étapes très sélectives sur 5240 km dont une épreuve au col de Turini. Les meilleurs pilotes eurent à cœur d'inscrire leur nom au palmarès de cette course comme Maurice Trintignant et Jean Behra. En 1953 fut créé le championnat d'Europe des rallyes comportant 11 épreuves dont la coupe des Alpes, organisée jusqu'en 1971 par l'Automobile-Club de Marseille avec un long parcours jusqu'à Munich s'achevant à Cannes, et le rallye de Monte-Carlo, consacrant définitivement son importance et son caractère de compétition automobile au point d'attirer de plus en plus de pilotes de circuits comme Stirling Moss, Graham Hill

et Jean Behra. Le vétéran Louis Chiron s'y imposa en 1954 sur Lancia Aurelia GT avant de se retirer de la compétition. L'année 1955 fut marquée par le dernier rallye du Soleil-Cannes, victime de sa médiocre compétitivité et de multiples contestations, et par la naissance du critérium alpin ou rallye des fleurs et des parfums. Organisé dans le haut-pays grassois par l'Automobile-Club de Grasse, il couronna une 4 CV Renault.

Tandis que les rallyes se multipliaient en France et en Europe dans les années soixante, le rallye de Monte-Carlo s'imposait désormais comme une des courses majeures de vitesse sur route notamment avec l'épreuve spéciale du col de Turini, point d'orgue de la compétition. Le critérium Jean-Behra couru en hommage au coureur disparu sur 430 km parsemés d'épreuves spéciales dans les Alpes-Maritimes fut remporté deux fois en 1963 et 1966 par le pilote dignois Jean Rolland, champion de France des rallyes en 1964 et 1966. Dans le département deux nouvelles épreuves régionales virent le jour, le rallye des roses en 1966, qui prit le nom de rallye d'Antibes en 1970, et le rallye de Cannes en 1968.

Sous l'influence des constructeurs d'automobiles qui attendaient des retombées commerciales, les rallyes connurent une mutation profonde dans les années soixante-dix, chaque marque s'attachant les services de pilotes professionnels et travaillant au développement de voitures conçues spécialement pour la course, engendrant des coûts de plus en plus élevés. Les épreuves évoluèrent. Aux longs marathons furent substituées des épreuves spéciales disputées sur routes fermées pour départager les concurrents. Les rallyes devenaient des épreuves de vitesse pure où rien n'était laissé au hasard avec de longues séances de reconnaissance et de préparation et une recherche d'amélioration des performances. En 1973 la Fédération internationale créa le championnat du monde des constructeurs avec 13 épreuves dont le rallye de Monte-Carlo puis en 1977 celui des pilotes tandis que le championnat d'Europe poursuivait son existence avec 27 rallyes dont, pendant

quelques années, le critérium alpin couru dans le haut-pays grassois et remporté en 1969 par Jean-Claude Andruet sur Alpine A110. En 1970, victorieux à sept reprises, celui-ci s'imposa dans les championnats de France et d'Europe. Il ajouta à ce brillant palmarès le rallye de Monte-Carlo en 1973 avec une Alpine-Renault. En 1974, en raison de la crise pétrolière qui a sévi à la fin de l'année 1973, plusieurs rallyes comme celui de Monte-Carlo furent annulés.



Jean Behra sur Maserati au Grand Prix de Monaco, 1955

L'année 1978 fut marquée par la retentissante victoire d'une femme, la Grassoise Michèle Mouton, dans le Tour de France automobile long de 4 200 km en 6 étapes de Biarritz à Nice. L'année suivante, toujours sur une Fiat Abarth 131, elle remporta le rallye Lyon-Charbonnières. Ses qualités et sa réputation déjà bien établie lui valurent alors d'être recrutée comme pilote de l'équipe Audi aux côtés d'Hannu Mikkola. En 1981, sur Audi quattro, elle réalisa l'exploit de triompher dans le rallye de San Remo comptant pour le championnat du monde. Confrontée à une concurrence relevée de 18 pilotes d'usine parmi lesquels Walter Röhrl (champion du monde 1982), Ari Vatanen (champion du monde 1981) et Hannu Mikkola (champion du monde 1983), Michèle Mouton s'imposa avec brio devant Ari Vatanen sur un parcours de 2 847 km jalonné de 21 épreuves spéciales. Elle devenait la première et unique femme victorieuse

d'une épreuve de la coupe du monde des rallyes et offrait à Audi sa première victoire. L'année suivante, elle confirma sa performance en s'imposant à trois reprises : au rallye du Portugal, toujours à la pointe de la compétition, surprenant ses adversaires dans les portions les plus difficiles, notamment dans le brouillard puis au rallye de l'Acropole et du Brésil, par deux fois devant Walter Röhrl. Sans parvenir à gagner en 1983, Michèle Mouton réalisa encore de remarquables performances (4^e en Suède, 2^e au Portugal, 3^e en Argentine) malgré la concurrence des nouvelles Lancia et plusieurs abandons sur

Michèle Mouton se retira de la compétition en 1987 au moment où la réglementation mit un frein aux excès des constructeurs qui avaient fait des voitures engagées des bolides extrêmement puissants et dangereux. A la fin du siècle le Mentonnais Gilles Panizzi s'empara du titre de champion de France des rallyes sur Peugeot 306 maxi en 1996 puis en 1997 avant de gagner dans le cadre du championnat du monde avec une Peugeot 206 WRC le Tour de Corse et le rallye de San Remo en 2000.

Une autre figure locale, le Viennois Pierre Lartigue s'illustra dans une nouvelle forme de sport automobile qui connut un réel engouement à la fin du XX^e siècle, le rallye-raid ou rallye tout-terrain qui se distingue par la longueur de la course et des épreuves spéciales, le plus souvent disputées sur des étendues sans chemin tracé. Vainqueur en 1992 du raid Paris-Moscou-Pékin, sur Citroën ZX au terme d'un éprouvant parcours de 16 000 km ressuscitant, soixante ans après, la mythique Croisière Jaune, il fut 4 fois champion du monde des rallyes- raids de 1993 à 1996 et gagna à 3 reprises le rallye Paris-Dakar de 1994 à 1996. Jean-Louis Schlesser, pilote et constructeur automobile installé à Mouans-Sartoux, lui succéda dans la discipline. Fabriquant ses propres véhicules et rivalisant avec les grands constructeurs, il a gagné au volant d'un buggy de sa conception le rallye Paris-Dakar en 1999 et 2000 et remporté le championnat du monde des rallyes-raids de 1998 à 2002.

pannes mécaniques. Toujours chez Audi en 1984, Michèle Mouton ne put rivaliser avec les deux autres pilotes Blomqvist et Mikkola malgré une 4^e place au RAC Rally en fin de saison. En 1985 elle gagna la spectaculaire course aux nuages de Pikes Peak dans le Colorado mais son abandon dans le rallye de Côte d'Ivoire à la fin de l'année marqua la fin de sa collaboration avec Audi. En 1986 elle rejoignit l'écurie Peugeot et, avec la 205 turbo 16, gagna le Hessen Rally et le Deutschland Rally comptant pour le championnat d'Europe.



Stand Jordan Yamaha
au Grand Prix de Monaco, 1972

- Demande de délivrance du certificat de capacité pour la conduite des automobiles, 12 juin 1900, 2 S 878
- Liste des personnes reçues au permis de conduire publiée par *Automobile-Revue du Littoral*, n° 290, 20 octobre 1911, *Per A 1013*
- Notification de retrait du certificat de capacité à la conduite, 15 octobre 1929, 2 S 871
- Lettre sollicitant la possibilité de conduire après une condamnation ayant entraîné le retrait du certificat de capacité, 31 octobre 1924, 2 S 871
- Modèles de certificat de capacité délivré le 17 février 1903 à Nice et de permis de conduire délivré le 31 juillet 1929, 2 S 871
- Lettre du capitaine Ferber notifiant la vente de sa Panhard immatriculée 539 M, 21 avril 1902, 2 S 879
- Modèles de récépissés de déclaration de circulation d'automobiles (« cartes grises »), 1901 et 1959, 2 S 879 et 228 W 420
- Article de *L'Echo automobile* sur les nouvelles lois concernant les chauffeurs, 25 décembre 1908, *Pr 277*
- Automobile immatriculée 6993 BA 3, 3 Fi 1431
- Numéros adhésifs ayant servi à falsifier une immatriculation, 17 juillet 1968, 228 W 654
- Principaux panneaux de circulation en usage, planche publiée dans *Histoire de la locomotion* par Saunier et Dollfus, 1942
- Avis d'introduction de deux nouveaux panneaux de limitation de vitesse et de défense de doubler, 30 mai 1938, 1 S 383
- Rapport sur les avantages et les inconvénients réciproques de la conduite à droite ou à gauche sur route, 15 octobre 1926, 33 J 539
- Modèles de vignette attestant le paiement de la taxe pour le fonds national de solidarité, années 1958 et 1959, 228 W 420
- Lettre du contrôleur des Mines sur l'absence de service public d'automobiles dans les Alpes-Maritimes, 15 octobre 1904, 2 S 993
- Expertise d'une automobile destinée au transport de passagers à Menton, 31 décembre 1898, 2 S 993
- Mise en service de l'omnibus d'hôtel du Winter-Palace à Nice, article d'*Automobile-Revue du Littoral*, 30 octobre 1906, *Per A 10132*
- Rapport sur le projet d'établissement d'une ligne d'omnibus électrique entre la Turbie et Trinité-Victor avec dessin du trolley automateur, 12 novembre 1912, 2 S 994
- Transmission au préfet par l'ingénieur Rouquier du plan des autobus devant desservir la ligne de Grasse à Castellane et à Thorenc, 12 mars 1913, 2 S 1020
- Cahier des charges du service d'automobile subventionné à établir dans la haute vallée de la Tinée et photographie du car, 10 novembre 1911, 2 S 1036
- Prospectus et affiche du service d'autobus de l'entreprise Jouan entre Grasse et Thorenc, 2 S 1020
- Affiche des services automobiles P.L.M., route d'hiver des Alpes d'Aix à Nice, 49 Fi 76
- Camion à Nice, s.d., vers 1910, photo Jellinek, 54 Fi
- Article d'*Automobile-Revue du Littoral* sur les voitures et camions à usage industriel dans les Alpes-Maritimes, 29 septembre 1906, *Per A 1013*
- Lettre du magasin Thiéry et Sigrand à Nice notifiant la vente de son automobile de livraison, 28 juin 1902, 2 S 879
- Article du *Petit Niçois* sur « l'automobile arroseur » en service à Nice, 10 octobre 1912
- Photographie du camion pompe en action contre le feu qui a dévasté une partie de la forêt du Mont-Boron, août 1933, 147 J 57
- Tarif des omnibus automobiles de la Compagnie des tramways de Nice et du littoral et de la Compagnie des tramways de Cannes, 24 juillet 1936, 2 S 2456
- Autobus de la ligne de Grasse à Cannes, 29 juin 1928, 4 M 1631
- Note sur la création d'un réseau d'autobus desservant les vallées et régions dépourvues de voies ferrées par le conseil général des Alpes-Maritimes, vers 1920, 2 S 994
- Délibération du conseil municipal de La Turbie demandant un service d'autobus à la suite de la décision de ne plus accorder de lignes de tramway, 21 novembre 1919, 2 S 1027
- Carte des lignes d'autobus en service dans les Alpes-Maritimes, 2 S 994
- Prospectus de la société Berliet pour le modèle de car transformable 18 places en service dans l'Estérel, 1926, 86 J 391
- Modèle d'autobus de 48 places dessiné par le carrossier Henri-Labourdette pour la Compagnie des tramways de Nice et du Littoral, 1933, 2 S 2458
- Article du *Petit Niçois* sur le trafic de la gare routière de Nice en 1934, 31 janvier 1935
- Chargement des bagages à la gare routière de Nice, brochure de présentation de la gare routière, 1935
- Lettre du parfumeur Tombarel au sujet du manque de compétitivité du chemin de fer par rapport au camion, 14 mars 1931, 33 J 532
- Camion des pâtes Albertiny à Nice, 30 décembre 1937, 4 M 1633
- Prospectus des camionnettes Renault, 1926, 86 J 391
- Lettre au sujet de la suppression des trains de voyageurs sur la ligne de Grasse à Cannes, 4 juin 1938, 33 J 521
- Brochure des lignes d'autobus du réseau urbain de Nice pour la saison d'hiver 1935-1936, 33 J 539
- Autobus Berliet mis en circulation le 30 décembre 1939 par la Compagnie des transports de Cannes et équipé de gazogène en 1941, 10 Fi 2912
- Lettre du syndicat d'initiative de Juan-les-Pins demandant la suppression de la voie ferrée de tramway entre Cannes et Antibes, 33 J 518

- Lettres à en-tête des garages Becue, Berlato, Garin, Ragazzi (Gambetta), Ortelli, Krozowicki frères et Benz à Nice et à Cannes, 1904-1913, 2 S 880-882
- Publicité des établissements de carrosserie Michel Bigatti à Nice, 9 mars 1929
- Article sur un constructeur amateur de Nice, Charles Gibert, publié dans *Automobile-Revue du Littoral*, 1^{er} janvier 1904
- Article sur le nouveau garage Peugeot de Nice, 12 décembre 1925
- Lettre de Marius Berliet au sujet de la construction du garage de Nice, 19 décembre 1912, 82 J 57
- Dessin de la succursale Berliet de Nice et de l'emblème de la marque à apposer sur la façade, 4 janvier 1912, 82 J 61
- Carton d'invitation pour l'inauguration de la succursale et des magasins d'exposition Berliet à Nice, 10 janvier 1914, 82 J 61
- Appareil de distribution d'essence, 1933, 3 U 2/1108
- Statistique des distributeurs automatiques d'essence implantés dans les Alpes-Maritimes, 15 mars 1927, 2 S 1047
- Station-service d'essence place Guynemer à Nice, 1962, 228 W 513
- Rapport de la Chambre syndicale des motoristes des Alpes-Maritimes sur la crise de l'apprentissage pour les mécaniciens réparateurs d'automobiles, août 1929, 33 J 337
- Article de *Nice-Matin* sur le centre d'apprentissage des métiers de l'automobile à Nice, 7 juin 1956
- Coupe de moteur d'une automobile Citroën 4 cylindres destinée à des cours d'apprentissage, s.d., vers 1950
- Travaux d'élèves en ateliers de mécanique, de tôlerie et de carrosserie automobile au lycée des Eucalyptus à Nice, 1970, 638 W 986 et 988
- Dépôt de brevet d'invention avec schémas et photographie pour un appareil de commande automatique de changement de vitesse conçu par Pierre Sanine à Nice le 13 novembre 1928, collection Sanine-Sorokooumowsky
- Article d'*Automobile-Revue du Littoral* sur le 1^{er} rallye automobile de Monaco, 10 février 1913, *Per A1013*
- Article de *L'Auto-Moto Sports* sur le rallye international de Monte-Carlo, 30 janvier 1926, *Pr 986*
- Article de *L'Auto-Moto Sports* du 20 avril 1929 sur le 1^{er} grand prix automobile de Monaco, *Pr 986*
- Lettre du président de l'Automobile-Club de Nice sur la création d'une course automobile à Nice, 17 novembre 1928, 33 J 423
- Affiche du Grand Prix automobile du Cap d'Antibes par Kow, 1928, 6 Fi 380
- Affiches du rallye automobile de Monte-Carlo, par Falcucci, 1930 et 1931, 6 Fi 2466 et 2844
- Affiche de la course de côte internationale de La Turbie par Thezeloup, 23 mars 1930
- Affiche Antar huile utilisée par le vainqueur du rallye de Monte-Carlo 1933 et 1934, 6 Fi 2841

- Maquette d'affiche pour le Grand Prix de Nice, 1935, par Asso, 6 Fi 2824
- Numéro de la revue *L'automobile sur la Côte d'Azur* consacré au grand vainqueur du Grand Prix de Nice 1933, juin-juillet 1933, *Per A 1012*
- Affiche Bosch, rallye de Monte-Carlo, vainqueur en 1937 par Geo Ham, 6 Fi 2842
- Affiche rallye de Monte-Carlo triomphe de la 4 CV Renault par Geo Ham, 1949, 6 Fi 2843
- Affiche 8^e rallye Soleil-Cannes, 3-7 avril 1955 par E. Bellini, 6 fi 1915
- Article de *Nice-Matin* du 2 août 1959, « Jean Berha se tue au Grand Prix de Berlin »
- Maurice Trintignant sur Ferrari 625 vainqueur du Grand Prix de Monaco 1955, photo Mario Marquet, 44 Fi 728
- Jean Behra sur Maserati 250 F au Grand Prix de Monaco 1955, photo Mario Marquet, 44 Fi 3366
- Jean Behra montant dans un avion à Nice le 14 septembre 1957, photo Mario Marquet, 44 Fi 1749
- Portrait de Michèle Mouton, 10 février 1976, photo Mario Marquet, 44 Fi 3934
- Chiron avec sa voiture de course dans le hall de l'aérogare de Nice, photo Gargano, 33 Fi

NOTES

15- ADAM 8 S 56

16- *L'Eclairer du Soir*, 14 décembre 1933