

Colloque

Autodromes et circuits : infrastructures des mondes automobiles (XIX^e-XXI^e siècles)

Organisée par le LIR3S - UMR 7366 CNRS-uB
[Laboratoire Interdisciplinaire de Recherches "Sociétés, Sensibilités, Soins"]
(Anciennement Centre Georges Chevrier)

Université de Bourgogne

27 et 28 mai 2021

APPEL À COMMUNICATIONS

Projet coordonné par Benoît Caritey, François Jarrige et Herve Marchal
(LIR3S - UMR 7366 CNRS-uB [Laboratoire Interdisciplinaire de Recherches "Sociétés,
Sensibilités, Soins"]), en partenariat avec l'IUF.

Résumé

Un circuit automobile est une installation sportive, permanente ou provisoire, en asphalte, en terre ou en glace, aménagée pour accueillir des compétitions automobiles de vitesse ou d'endurance. Apparu au tournant des XIX^e et XX^e siècles, ce type d'infrastructure s'est ensuite répandu en suscitant de nombreux débats. Les circuits quadrillent désormais le territoire, mais ils demeurent très mal connus, il est difficile de savoir combien il en existe et leur définition même demeure floue. Les quelques ouvrages qui leur sont dédiés – généralement rédigés par des passionnés de sports mécaniques – se limitent pour l'essentiel à des récits célébrant l'épopée automobile et sportive. Nous proposons à travers ce colloque d'explorer ces infrastructures matérielles au moyen des sciences sociales et de l'histoire. Il s'agit de penser leur généalogie, les dynamiques sociales, politiques et culturelles dont elles procèdent. En bref, à l'heure du changement climatique global et des crises énergétiques, l'objet de ce projet de recherche est d'éclairer la genèse de l'automobile et de son monde à partir de la matérialité des infrastructures qui ont rendu possible le déploiement des compétitions automobiles.

Si l'histoire et la sociologie de l'automobile se sont beaucoup développées ces dernières années, l'étude des infrastructures qui accompagnent son essor – qu'il s'agisse des infrastructures du quotidien (routes et autoroutes, parkings et stations-services, etc.) qui modèlent et façonnent les paysages du XX^e siècle ou des circuits automobiles – reste à poursuivre. L'objectif de cette rencontre est donc de contribuer à l'histoire et à la sociologie des mondes automobiles – envisagés à la fois comme un ensemble d'objets techniques, d'infrastructures matérielles, mais aussi comme un ensemble diversifié d'acteurs et d'imaginaires – de la fin du XIX^e siècle à nos jours. Pistes et circuits dédiés à la compétition automobile ne représentent certes qu'un aspect réduit du nouvel écosystème automobile qui s'installe peu à peu au cours du XX^e siècle, mais l'étude de la généalogie de cet équipement, des débats qui accompagnent son implantation et des usages sociaux qu'il façonne, peut éclairer l'avènement de notre modernité automobile, comme ses ambivalences et ses impasses. Qu'il s'agisse des nuisances sonores ou des pollutions locales, le circuit automobile est devenu un enjeu de controverses et de polémiques socio-environnementales qui mérite d'être exploré au prisme des réflexions des sciences sociales contemporaines, alors que des débats sur la civilisation de l'après-automobile émergent.

Modalités de soumission et calendrier

- Envoi des propositions de communication en français ou en anglais (court résumé de la proposition et un bref CV) : **avant le 30 octobre 2020**
- Adresse d'envoi des propositions : benoit.caritey@u-bourgogne.fr, francois.jarrige@u-bourgogne.fr, herve.marchal@u-bourgogne.fr
- Réponse aux propositions de communications en novembre-décembre 2020
- Colloque à Dijon – Université de Bourgogne : **jeudi 27 et vendredi 28 mai 2021**
- Publication des actes prévue en 2022.

Présentation longue du projet

Un circuit automobile est une installation sportive, permanente ou provisoire, en asphalte, en terre ou en glace, aménagée pour accueillir des compétitions automobiles de vitesse ou d'endurance.

Apparu au début du XX^e siècle, ce type d'infrastructure quadrille le territoire. Il existerait aujourd'hui 75 circuits automobiles ouverts au public en France, auxquels il faut ajouter de nombreuses pistes de karting (voir le recensement des équipements sportifs du ministère des Sports¹). Mais ce type d'infrastructure demeure très mal connu, il est difficile de savoir combien il en existe et leur définition même demeure floue. Les quelques ouvrages qui leur sont dédiés – généralement rédigés par des passionnés de sports mécaniques – se limitent pour l'essentiel à des récits téléologiques, célébrant l'épopée automobile et sportive. Nous proposons d'explorer ces infrastructures matérielles au moyen des sciences sociales et de l'histoire afin de mettre à distance ces installations. Il s'agit de penser leur généalogie, les dynamiques sociales, politiques et culturelles dont elles procèdent. En bref, à l'heure du changement climatique global et des crises énergétiques, l'objet de ce projet de recherche est d'éclairer la genèse de l'automobile et de son monde à partir de la matérialité des infrastructures qui ont rendu possible le déploiement des compétitions automobiles.

Le siècle de l'automobile

Inventée au XIX^e siècle, l'automobile ne s'est vraiment développée qu'au XX^e siècle. Le nombre de constructeurs augmente (près de 200 marques sont nées en France à la Belle Époque²) et la production des véhicules à moteur s'accroît rapidement. Dès 1913, la France produit 45 000 véhicules. On comptabilise alors 93 000 automobiles. Mais la hausse la plus marquée se situe au lendemain de la Première Guerre mondiale. La Grande guerre a accéléré la motorisation des sociétés occidentales. En France, la production passe de 55 000 véhicules en 1921 à 253 000 en 1929³. La crise de 1929 ralentit la croissance qui ne reprend qu'après 1945, en relation avec la démocratisation de l'automobile. Après la Seconde Guerre mondiale, le parc automobile se reconstitue progressivement. Il faut attendre 1953 pour qu'il retrouve sa taille d'avant-guerre soit près de 2 000 000 de véhicules⁴. 20 % des ménages sont alors propriétaires d'une automobile. Ils sont 29 % en 1960, 65 % en 1977⁵ et 83 % en 2008⁶.

La production mondiale a dépassé les 50 millions de véhicules à la fin du siècle. Aujourd'hui, près de 100 millions de véhicules sont produits chaque année, principalement en Chine, aux États-Unis, au Japon et en Allemagne. Le milliard d'automobiles en circulation dans le monde est dépassé depuis 2010, et il pourrait atteindre 1,7 milliard vers 2035.

Dès les années 1920, l'industrie automobile est une industrie de premier plan créatrice de nombreux emplois. C'est également un puissant groupe de pression, particulièrement actif.

¹ http://www.res.sports.gouv.fr/Rech_Equipement.aspx

² Loubet Jean-Louis, « L'automobile des années vingt à cinquante : modèle, crise et remise en cause », in Lévy-Leboyer Maurice [dir.], *L'économie française dans la compétition internationale au XX^e siècle*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2006 ; l'étude de l'essor global de l'automobile a été renouvelé par Gijs Mom dans une somme capitale : *Atlantic Automobilmism. Emergence and Persistence of the Car, 1895–1940. Explorations in Mobility*. New York; Oxford: Berghahn Books, 2015.

³ Chatelain Abel, « L'industrie automobile française », *Revue de géographie jointe au Bulletin de la Société de géographie de Lyon et de la région lyonnaise*, vol. 25, n° 2, 1950.

⁴ Thomas Christiane, « 15 millions d'automobiles en 1975 », *Économie et statistique*, n° 16, octobre 1970.

⁵ Glaude Michel « Bientôt vingt millions d'automobiles », *Économie et statistique*, n° 95, décembre 1977.

⁶ Coulangeon Philippe, Petev Ivaylo D, « L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale », *Economie et statistique*, n° 457-458, 2012.

Usages et représentations du temps et de l'espace associés à l'automobile

L'adoption de la voiture fut d'abord le résultat d'un intense travail de propagande et de persuasion. La publicité et la presse populaire, qui naissent en même temps que l'automobile, associent l'utilisation du produit à la promotion d'un genre de vie moderne, sportif et aventureux. L'*Automobile Club de France* (fondé en 1895, c'est le premier club automobile au monde) et les constructeurs développent très rapidement des discours efficaces avec publication de catalogues et d'affiches. La promotion repose aussi sur une proximité de la presse et des constructeurs. *Le Vélo*, le grand quotidien sportif français des années 1890-1900 était un relais efficace de la propagande en faveur de l'automobile, jusqu'à ce que son rédacteur en chef, Pierre Giffard se brouille avec les dirigeants de l'*Automobile club de France*. Son concurrent, *L'Auto*, qui devient rapidement le quotidien sportif de référence, est créé en 1900 par des industriels du cycle et de l'automobile, parmi lesquels des membres éminents de l'État-major de l'ACF. Tout au long de ses 45 ans d'existence, il a partagé sa surface éditoriale entre l'information sportive et la promotion et la défense de l'automobile.

L'automobile modifie peu à peu le rapport au monde, aux autres, au temps et à l'espace. Elle abolit les distances tout en offrant une liberté de mouvement que ne permet pas le chemin de fer. Mais en raison de sa vitesse, elle crée des contraintes inédites pour les autres usagers de la voie publique. Une nouvelle discipline et une intériorisation des normes se met en place. Le journaliste spécialiste de l'automobile Baudry de Saunier l'explique clairement dans les années 1920 : « Il est indispensable que le piéton connaisse désormais une discipline. Ainsi le flâneur d'autrefois va faire son apprentissage de piéton conscient en une capitale moderne ! ».

Portée par un puissant imaginaire, la voiture constitue un élément d'un immense écosystème technique qui façonne les désirs et les paysages.

L'adaptation des infrastructures routières

Les infrastructures de l'automobile sont devenues une seconde nature qui pousse à l'invention d'un monde adapté à sa (dé)mesure : routes redessinées pour s'adapter à ses usages, signalisation routière, autoroutes, parkings, réseaux de stations-services⁷.

Initialement élaboré par les régimes fascistes, le premier tronçon autoroutier est inauguré dans l'Italie mussolinienne entre Milan et Varèse (80 km) en 1924. Puis, peu après la prise du pouvoir par les nazis en 1933, sont lancés les premiers grands projets autoroutiers allemands. Ces *Autobahn* devaient offrir des emplois, permettre la relance économique et renforcer le centralisme du pays et le déplacement rapide des troupes en prévision de la guerre. Instrument majeur de la propagande hitlérienne, elles démontrent la capacité de l'homme nouveau à dompter la nature⁸. Sur le même principe, ces gigantesques infrastructures sont construites aux États-Unis à l'époque de la Guerre Froide. Décidée par le président Dwight Eisenhower dans les années 1950, la construction du réseau d'autoroutes inter-États coûte plus de 100 milliards de dollars. En France, c'est le régime gaullien qui lance le mouvement en adoptant en 1960 un ambitieux plan directeur d'aménagement du réseau routier qui prévoit la construction de près de 2000 km d'autoroutes avant 1975 (Flonneau). En ville, la priorité donnée à la circulation automobile bouleverse les équilibres des cités avec un étalement périurbain toujours plus tentaculaire, dont Los Angeles est devenu le cas emblématique (la ville passant de 1,6 à 6 millions d'habitants entre 1930 et 1960) : mode de vie énergivore et accapareur d'espace, l'impact environnemental est considérable, à commencer par les tonnes d'asphalte, issues de la pétrochimie, coulées pour construire les routes (Davis, 1999 ; Rome, 2001).

⁷ Wells Christopher W., *Car Country: An Environmental History*, Washington, University of Washington Press, 2012.

⁸ Zeller Thomas, *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, New York / Oxford, Berghahn Books, 2007.

La compétition automobile : propagande, laboratoire, vitrine, spectacle et jeu

Le développement des compétitions automobiles est contemporain de la naissance et de l'essor de ce moyen de déplacement nouveau. Après la mise au point des premiers véhicules individuels à moteur et l'apparition de constructeurs, les courses ne tardent pas à voir le jour pour comparer les performances des différents modèles, tout en constituant un terrain d'expérimentation des nouveaux bolides.

Dans le prolongement des courses hippiques apparues en France sous la Restauration et des courses cyclistes qui se multiplient à partir des années 1870, les compétitions automobiles nées dans les dernières années du XIX^e siècle remplissent plusieurs fonctions.

La compétition automobile comme moyen de propagande

Il faut rappeler combien l'automobile – stade suprême du machinisme de la fin du XIX^e siècle – demeure initialement un objet étrange, souvent perçu avec suspicion⁹. Les premiers inconditionnels de l'automobile se sont employés à convaincre leurs contemporains de la supériorité de cette machine bruyante, malodorante, dangereuse et inconfortable sur les autres moyens de transport. C'est la fonction première des compétitions automobiles. La première épreuve du genre est le « Concours des voitures sans chevaux » Paris-Rouen, organisé en 1894 par *Le Petit Journal*. Ce concours récompense les véhicules répondant à trois critères : « sécurité », « commodité » et « bon marché relatif ». Il vise ainsi à déterminer quel véhicule est le plus sûr et le plus facile à manier, sans notion de temps ou de vitesse.

En 1895 l'ACF organise Paris-Bordeaux-Paris, première course de vitesse et d'endurance. Elle vise un double but : frapper l'imagination du public en établissant des records de vitesse et d'endurance et stimuler les progrès techniques.

La compétition automobile comme laboratoire et comme vitrine

La promotion de l'automobile repose sur de grands exploits automobiles, que ce soit les parcours de ville à ville (Paris-Berlin 1901) ou les grands raids qui permettent à la fois de valoriser la toute-puissance de l'Occident et les conquêtes coloniales, mais aussi la qualité des modèles automobiles capables de surmonter les pires difficultés : la croisière noire (Colomb-Béchar -Madagascar en 1924-25) et la croisière jaune (Beyrouth-Pékin en 1932) permettent à Citroën de se tailler une solide réputation.

La plupart des innovations techniques équipant les automobiles ont été testées en compétition : pneumatiques, boîtes de vitesse, éclairage, direction assistée, antiblocage système (ABS), moteur à turbocompresseur, etc. Les victoires obtenues dans les différentes formules de compétition servent le prestige des constructeurs automobiles.

La compétition automobile comme spectacle

Les compétitions automobiles passionnent un lectorat fêru de modernité. À l'occasion de grandes épreuves, les journaux sportifs réalisent des ventes record. Ainsi, par exemple, la couverture de la course automobile Paris-Berlin en juin 1901 permet à *L'Auto-vélo* de tirer 1 807 279 exemplaires en une seule semaine (éditions quotidiennes et éditions spéciales donnant le nom du premier à chaque étape)¹⁰. Si les premières organisations (Paris-Rouen 1894, par *Le Petit Journal*, par exemple) relèvent du militantisme pro-automobile (le succès éditorial n'étant pas encore assuré), les directeurs de journaux comprennent rapidement que les compétitions automobiles dopent leurs ventes. Les épreuves se multiplient, généreusement parrainées par les principaux titres de la grande presse.

⁹ Jarrige François, *Technocritiques. Du refus des machines aux contestations des technosciences*, Paris, La Découverte, 2014.

¹⁰ Souvestre Pierre, *Histoire de l'automobile*, Paris, H. Dunod et E. Pinat, 1907, p. 494-495.

Le propriétaire du *New York Herald* crée en 1899 une compétition à son nom, la Coupe Gordon Bennet, opposant les constructeurs de différents pays. La compétition est organisée de 1900 à 1905 avant de devenir une épreuve aéronautique.

Un raid Pékin-Paris est organisé par *Le Matin* en 1907. Chaque voiture embarque un journaliste comme passager et l'itinéraire de l'épreuve suit les lignes télégraphiques (Pékin Lac Baïkal, Moscou, Paris).

La compétition automobile comme jeu : Agôn, Ilinx et Alea¹¹

Si les grandes compétitions servent de laboratoire ou de vitrine, on assiste à la multiplication des séries de compétition permettant aux amateurs de vitesse de rivaliser d'adresse et d'audace, d'éprouver le vertige de la vitesse et du danger. Les rallies-raids créés à partir des années (Paris-Dakar depuis 1978, Camel Trophy entre 1980 et 2000) y ajoutent une dimension d'incertitude.

On peut désormais offrir – ou s'offrir – un stage de pilotage sur un circuit automobile, au volant d'une GT (« grand tourisme », une catégorie de compétition automobile). Mais avec la multiplication des épreuves ouvertes à tous, ce que la compétition automobile gagne en force, elle le perd en légitimité. En effet, elle se détourne de sa justification principale.

Les circuits automobiles

Les premières compétitions automobiles sont organisées sur route, dans les conditions réelles d'utilisation de l'automobile : Paris-Rouen (1894), Paris-Bordeaux-Paris (1895), le Tour de France automobile (1898). La course Paris-Madrid organisée en 1903 par l'ACF (8^e Grand Prix de l'ACF) constitue un tournant dans l'histoire de la compétition automobile. La course est interrompue par les autorités, en raison d'un nombre important d'accidents ayant causé la mort de plusieurs concurrents et spectateurs.

Dorénavant, les Grands Prix de l'ACF se déroulent sur circuit fermé. Le 9^e Grand Prix de l'ACF est organisé sur circuit fermé au Mans en 1906. Le 10^e et le 11^e grand Prix de l'ACF sont organisés sur le circuit de Dieppe. Ce sont dans un premier temps des circuits temporaires, utilisant des routes du réseau routier, fermées à la circulation pour la durée de l'épreuve.

Les premiers circuits permanents sont construits sur le modèle des vélodromes. Le circuit de Brooklands en Angleterre (1908) et le circuit d'Indianapolis aux États-Unis (1909) sont les premiers « autodromes » : une piste ovale, permettant au public de suivre toutes les péripéties de la course, équipée de virages relevés permettant aux concurrents de maintenir une vitesse importante. En France, aucun circuit automobile permanent n'est construit avant 1914, même si dès 1901 le journal *L'Auto-vélo* lance une enquête à ce propos auprès de ses lecteurs. Des projets plus ou moins farfelus voient le jour : Alphonse Allais propose ainsi de construire un autodrome à la place des anciennes fortifications de Paris, un autre prétend utiliser la route qui fait le tour du château de Chambord. Les projets se multiplient rapidement, à Issy-les-Moulineaux ou Courbevoie autour de Paris. Certains semblent particulièrement insolites comme celui qui propose d'édifier un vaste circuit dans le nord du Morvan entre Avallon et Vézelay. Mais aucun de ces projets n'aboutit.

Au début des années 1920, la presse populaire et les constructeurs dénoncent sans cesse le retard de la France en termes d'équipement alors qu'il existe déjà de nombreux « autodromes » à l'étranger. *Le Journal* du 21 août 1921 par exemple, grand quotidien populaire de l'époque, constate que :

L'utilité de l'autodrome ne réside pas seulement dans l'avantage matériel de permettre des essais quotidiens et de grandes courses fréquentes. Il est aussi d'ordre moral, par l'émulation qu'il suscitera parmi les constructeurs, et l'intérêt de plus en plus grand que le public portera à l'automobile. Il n'en faut pas plus pour galvaniser une industrie nationale.

¹¹ Caillois Roger, *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958.

D'autres autodromes sont construits après la première guerre mondiale : Berlin (1921), Monza en Italie et Sitges Terramar en Espagne (1923), Montlhéry et Miramas en France (1924). Ils permettent également de comparer les performances des machines et des pilotes dans le temps.

Vient ensuite le temps des circuits routiers, sinueux, permettant d'éprouver la maniabilité et la tenue de route des bolides, ainsi que la virtuosité des pilotes.

Controverses autour de l'automobile et des courses automobiles

Symbole de luxe et de puissance, les automobiles apparaissent pourtant au plus grand nombre comme un outil inégalitaire permettant à une aristocratie en mal d'aventure, et marginalisée par l'installation de la République, de retrouver une maîtrise de l'espace public et des moyens de distinction. Alors que le chemin de fer tend à se démocratiser, que le transport hippomobile atteint son apogée, l'automobile est l'équivalent des anciens carrosses, un marqueur social associé au goût de la performance. La circulation de ces nouveaux véhicules provoque rapidement des plaintes. Les morts se multiplient, les automobilistes deviennent des « écraseurs de poule », des criminels détruisant les routes, blessant les animaux qui paissent aux abords, menaçant sans cesse les habitants des campagnes (Thiesset, 2015). À travers la voiture s'élabore une privatisation de l'espace public qui apparaît à beaucoup comme scandaleuse.

Avant 1914 la voiture était au cœur d'incessantes polémiques : les populations rurales « autophobes » repoussaient fréquemment cet instrument jugé démoniaque et égoïste. L'adoption de la voiture ne s'est pas faite dans l'enthousiasme, mais à travers d'innombrables querelles. Beaucoup doutent en effet de l'utilité de cette forme de locomotion jugée dangereuse, opinion largement justifiée par les excès des premiers automobilistes. Les plaintes, en particulier à la campagne, accompagnent l'essor des nouvelles mobilités mécaniques. Une foule de nostalgiques et d'écrivains prennent d'ailleurs la plume pour dire leur dégoût de la société qui se dessine, à l'image de Léon Bloy. Dans son *Journal*, ce dernier évoque un « délire homicide et démoniaque » et s'en prend à « l'écrasement, l'assassinat pur et simple » qui ont lieu lors des courses organisées par la presse et les fabricants. « Se représente-t-on l'horreur de ces deux ou trois cents voitures hideuses lancées comme des boulets et triturant, chacune à son tour, d'un bout de l'horizon à l'autre, les mêmes lambeaux sanglants ! Il y a des consolations. Une de ces voitures a pris feu et le chauffeur a été heureusement carbonisé ». Et il conclut : « Cette chose moderne [l'automobile] paraît démoniaque, de plus en plus ». La principale critique porte sur la vitesse excessive et les dangers de la conduite qu'illustrent très tôt les accidents et les nombreux morts (Fridenson, 1991). Les publications humoristiques font souvent référence au thème de l'« automobiliste-écraseur ». Ambroise Colin, un professeur de droit, engage à l'époque un combat contre les « excès » de l'automobilisme.

Les premiers touristes automobiles sont, comme les cyclistes quelques années auparavant, victimes d'agressions de la part des habitants des villages qu'ils traversent : insultes, jets de pierres, entraves diverses à la circulation¹². De nombreux maires prennent des arrêtés pour limiter la vitesse alors que les autorités tentent d'encadrer leur utilisation, au grand scandale des industriels et passionnés qui n'y voient que d'illégitimes freins à leur liberté. La presse se fait le relais de ces critiques et dommages, le journal socialiste *L'Humanité* allant jusqu'à considérer la lutte contre l'automobilisme comme une « forme nouvelle de la lutte des classes.¹³ »

Face à cette levée de bouclier contre la voiture, ses promoteurs cherchent à rassurer l'opinion et à imposer l'idée que la voiture sans cheval serait dans le sens naturel de l'histoire, le moyen de locomotion le plus efficace et souhaitable. Il convient de multiplier les études locales pour comprendre l'installation des automobiles dans le quotidien et ses formes. Dans la région dijonnaise par exemple, un automobile-club bourguignon voit le jour et organise, dès 1902, un Congrès où

¹² Caritey Benoît, « Sports et tourisme en Alsace, 1870-1914 : définition des lieux comme enjeu de luttes », in Michon Bernard et Terret Thierry [dir.], *Pratiques sportives et identités locales*, Paris, L'Harmattan, 2004.

¹³ *L'Humanité*, 27 novembre 1907.

sont discutés les moyens de lever les freins à l'expansion de l'automobile. Parmi les nombreuses propositions, on trouve la demande de suppression des limitations de vitesses à la campagne, ou l'interdiction absolue du pacage des animaux sur les bas-côtés des routes, pratique ancienne et nécessaire aux plus pauvres, mais jugée dangereuse pour les propriétaires d'automobiles. Ce congrès à la gloire de l'auto se termine par un vaste banquet offert par la municipalité. Les « pauvres n'ont pas été oubliés » puisqu'une « bataille de fleurs automobile »¹⁴ est organisée pour eux.

Si l'automobile et la compétition automobile cessent ensuite d'être un objet de controverse, leur existence est à nouveau mise en cause à partir du premier choc pétrolier : En 1973, juste après le premier choc pétrolier, le Premier Ministre, Pierre Messmer, décide de suspendre les courses automobiles jusqu'à nouvel ordre. Si le Tour de Corse est maintenu (en raison de la proximité de la date de départ), l'édition 1974 du rallye de Monte Carlo est annulée.

En 2006, une manifestation pour la suppression du Grand Prix de France de formule 1 est organisée à Paris, une lettre est rédigée à l'intention du Président de la République et du Premier ministre pour exiger la fin de l'épreuve.

Les circuits automobiles : des infrastructures controversées

Soutenir la grandeur de l'industrie nationale, convaincre les foules hésitantes, stimuler les innovations, offrir au public un spectacle lucratif, permettre aux passionnés de s'amuser avec leur bolide : le circuit automobile est doté de multiples fonctions et devient une infrastructure clef de l'imposition de la civilisation automobile. On comprend pourquoi ce type de lieu et d'investissement demeure si sacré et difficile à contester, si important pour les industriels et les élites politiques locales obnubilés par la croissance.

Le nombre de pistes automobiles construites n'a jamais cessé d'augmenter. Les créations se multiplient et tout un réseau de petits circuits privés ou de karting permet aux amateurs, aux enfants et aux adolescents de s'initier aux sports mécaniques.

Pourtant, de plus en plus, ces infrastructures sont contestées par leurs riverains et des militants qui dénoncent de façon de plus en plus virulente « l'automobile et son monde » tout en pointant la contradiction qu'il a à soutenir ce type de construction à l'heure des politiques de transition écologique et énergétique.

En 2014, dans le sud-ouest, des associations écologiques déposent une plainte contre la réalisation en toute illégalité, selon elles, de travaux de terrassement visant à aménager un circuit automobile dans la vallée de l'Aussou, sur des terrains de 40 hectares dédiés à l'agriculture et à proximité immédiate d'un site inscrit en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Forêt et Lac de Fabas). Plus récemment une association locale s'est constituée pour s'opposer à un projet de circuit automobile près d'Albi, et une autre a contesté les projets d'extension du circuit de Prenois en Côte-d'Or en 2019.

Problématique

Si l'histoire et la sociologie de l'automobile se sont développées ces dernières années (Urry, 2005 ; Demoli et Lannoy, 2019), l'étude des infrastructures qui accompagnent son essor – qu'il s'agisse des infrastructures du quotidien (routes et autoroutes, parkings et stations-services, etc.) qui modèlent et façonnent les paysages du XX^e siècle ou des circuits automobiles – reste à engager.

Notre objectif est donc de contribuer à l'histoire et à la sociologie des circuits automobiles – envisagés à la fois comme infrastructures matérielles et comme imaginaire – de la fin du

¹⁴ *La locomotion automobile*, n° 24, 12 juin 1902.

XX^e siècle à nos jours. Pistes et circuits dédiés à la compétition automobile ne représentent certes qu'un aspect réduit du nouvel écosystème automobile qui s'installe peu à peu au cours du XX^e siècle, mais l'étude de la généalogie de cet équipement, des débats qui accompagnent son implantation et des usages sociaux qu'il façonne, peut éclairer l'avènement de notre modernité automobile, ses ambivalences et ses impasses. Qu'il s'agisse des nuisances sonores ou des pollutions locales, le circuit automobile est devenu un enjeu de controverses et de polémiques socio-environnementales qui mérite d'être exploré au prisme des réflexions des sciences sociales contemporaines, alors que des débats sur la civilisation de l'après-automobile émergent (Dennis et Urry, 2009).

Au regard des évolutions montrant combien derrière le mot « circuit » n'existe pas une chose absolument définie, il convient sûrement d'interroger sociologiquement les controverses actuelles autour de ce type d'infrastructure. Plus précisément, il semble pertinent d'analyser au plus près le « procès de publicisation » (Cefai, 1996) et de problématisation des circuits automobiles à travers les façons avec lesquelles les acteurs les font parler. C'est qu'en effet les associations, notamment, luttant contre l'extension ou même le maintien des circuits automobiles recourent à toutes sortes de « porte-parole » (Callon, 1986) pour « traduire » (Latour, 1989) singulièrement des infrastructures somme toute historiquement ancrées : entendons pour nous faire voir différemment ce qui apparaît comme allant de soi, « naturel ». À ce propos, il apparaît assez clair que « la nature » (Wintz, 2015) est en l'occurrence au centre des débats, étant mobilisée tant du côté des défenseurs des circuits automobiles qui la mettent en images et avancent qu'une course automobile est compatible avec la défense et l'entretien d'un cadre naturel remarquable, que du côté des contempteurs de telles infrastructures qui « s'équipent » (Latour, 1989) de multiples expertises plus ou moins savantes pour montrer combien l'activité même d'un circuit automobile est de fait incompatible avec la protection de l'environnement. Il s'agit donc de saisir les différentes définitions de « la nature » pour appréhender les arguments structurant ce qu'il est possible d'appeler des *conflits de nature*.

Parce que les riverains et autres associations rendant manifestes les conséquences environnementales d'une telle activité s'appuient sur des principes ou des « cités » morales (Boltanski et Thévenot, 1991) pour imposer leurs visions de l'avenir, il semble judicieux de prendre acte, dans une veine pragmatiste assumée, des façons dont les acteurs concernés s'engagent concrètement dans l'action, mais également des justifications et du sens qu'ils donnent à leurs actes et par extension à leur mobilisation. Il est donc question ici de chercher à identifier les référents conventionnels sur lesquels les différents acteurs en présence s'appuient lors de moments critiques où chacun défend des principes ou des « grandeurs ». C'est dire si cela revient à analyser le monde en train de se faire – ici « le » circuit automobile et « la » nature – à travers une perspective morale d'engagements publics. Les moments de désaccords relatifs à ce qu'est « un » circuit automobile, à ce que sont ses impacts économiques ou écologiques, entre autres, sont effectivement le théâtre de va-et-vient entre des « principes communs » et des « jugements de fait » (Boltanski et Thévenot, 1991, p. 28), de sorte que s'y joue un lien entre des références abstraites – des « cités » entendues comme principes de justice permettant de justifier moralement la grandeur d'une action – et des expériences concrètes – pragmatiques – de justification ou de légitimation.

L'approche sociologique peut ainsi se réclamer de la démarche analytique de J. Dewey. Rappelons que pour Dewey (1993), si la démocratie renvoie à des « publics » en formation soucieux de faire émerger des problèmes communs (Dewey, 2010), c'est aussi lié au fait que la connaissance se construit dans l'action à travers un processus d'enquête. Ce dernier est d'autant plus nécessaire quand la situation est indéterminée, équivoque ou encore confuse. C'est bien ce processus d'enquête mené par les divers acteurs engagés dans la défense ou la critique des circuits automobiles qu'il convient de saisir, processus mobilisant ici des indicateurs environnementaux pour faire parler la nature, là des coefficients économiques pour mesurer l'attractivité touristique de l'infrastructure au centre des débats, ailleurs des éléments historiques pour montrer en quoi existe (ou non) une tradition régionale en la matière selon les échelles temporelles mobilisées...

Les projets de création et d'amélioration des circuits automobiles – qu'ils aboutissent ou non –, de même que leur exploitation font l'objet de controverses dont la presse se fait l'écho¹⁵ et dont les archives recèlent des nombreuses traces. Il convient sur cette base de multiplier les études locales pour comprendre l'installation de l'automobile dans le quotidien et ses formes.

Le circuit apparaît en effet de plus en plus comme une forme obsolète et une infrastructure inadaptée, inventée lorsqu'il fallait légitimer et encourager l'adoption massive de la motorisation individuelle. Il peut dès lors être conçu comme un laboratoire de l'automobile et de ses mondes sociopolitiques.

Le circuit automobile de Dijon-Prenois

Les principaux circuits élaborés à l'époque des dites « Trente Glorieuses » pourraient faire l'objet de riches études monographiques à l'image de celui de Prenois situé en Côte-d'Or, inauguré en 1972. Dans les années 1960, l'ancienne cité des ducs de Bourgogne se modernise : le lac artificiel du chanoine Kir est inauguré en 1964, la ville s'étend alors rapidement, la surface urbanisée double pour répondre à la pénurie de logements : les quartiers des Grésilles, la ZUP de la Fontaine d'Ouche sont aménagés et les communes satellites connaissent une rapide expansion. L'agglomération s'agrandit sur ses périphéries rurales qu'elle agrège et soumet à ses intérêts.

En 1967 un pilote dijonnais initie un projet de « Stade Automobile » avec le soutien de la municipalité de Dijon et du département. En 1969, un bail de 99 ans est signé avec la mairie de Prenois. Le nord-ouest de l'agglomération dijonnaise, composé de bois, appartenant aux périphéries peu urbanisées, à l'écart de la prestigieuse côte viticole, peut devenir un territoire dédié au loisir automobile. Après les autorisations et les premiers travaux de déboisement, et avec le soutien actif des élus locaux comme le maire gaulliste de Dijon Robert Poujade élu en 1971 – et un temps ministre de l'environnement – le circuit est finalement inauguré le 26 mai 1972. Long d'à peine 3 km, il est vallonné et rapidement promu comme circuit de formule 1. Il accueille six éditions du Grand Prix de France de Formule 1 entre 1974 à 1984. Mais le circuit est déjà anachronique à sa naissance alors que le premier choc pétrolier et la question écologique conduisent les pouvoirs publics et une partie de l'opinion à interroger l'utilité de ce type d'investissements même si aucune réelle opposition ne semble avoir existé à l'époque. Un projet d'extension de 5 km avait d'ailleurs été prévu en 1975, mais faute de budget, il doit être revu à la baisse et l'extension n'a pas été au-delà de 3 801 km. En 2019, un nouveau projet d'extension est contesté par une association locale de défense de l'environnement.

¹⁵ La presse de la première moitié du XX^e siècle – bien au-delà de la seule presse spécialisée – est remplie de polémiques et de débats sur les constructions des premières pistes.

Bibliographie

- Bale John, *Sports Geography*, London, Routledge, 2003
- Boltanski Luc, Thévenot Laurent, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 2011.
- Borzakian Manouk, Ferez Sylvain, « L'invention du Grand prix automobile : constitution et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres », *Sciences sociales et sport*, 2010/1 (n° 3). <https://www.cairn.info/revue-sciences-sociales-et-sport-2010-1-page-107.htm>
- Callon Michel, « Éléments pour une sociologie de la traduction : la domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'Année sociologique*, n° 36, p. 169-208.
- Cefaï Daniel, « la construction des problèmes publics. Définitions de situations dans les arènes publiques », n° 75, 1996, p. 43-66.
- Couangeon Philippe, Petev Ivaylo D, « L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale », *Economie et statistique*, n° 457-458, 2012. https://www.persee.fr/doc/estat_0336-1454_2012_num_457_1_9967
- Demoly Yoann et Lannoy Pierre, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, 2019.
- Dewey John, *Logique. La théorie de l'enquête*, Paris, Presses universitaires de France, 1993.
- Dewey John, *Le Public et ses problèmes*, Paris, Éditions Folio, 2010.
- Domecq Jean-Philippe, « Off limits », *Les cahiers de médiologie*, 2001/2 (n° 12). <https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-2001-2-page-76.htm>
- Faugier Etienne, « L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961) », Thèse de doctorat en Histoire, Lyon II, Claude-Isabelle BreLOT [dir.], 2013.
- Favre, Éric, « Circuit des Ardennes 1902. Première course sur circuit », *Gazoline*, février, 2002.
- Flonneau Mathieu, « Science et héroïsme : 1906 et le premier Grand Prix de l'histoire », in Flonneau Mathieu [dir.], *Les cultures du volant XX^e-XXI^e siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, « Mémoires/Culture », 2008. <https://www.cairn.info/les-cultures-du-volant-xxe-xxie-siecles--9782746711839-page-62.htm>
- Flonneau Mathieu, « Paris au cœur de la révolution des usages de l'automobile 1884-1908 », *Histoire, économie & société*, 2007/2 (26^e année). <https://www.cairn.info/revue-histoire-economie-et-societe-2007-2-page-61.htm>
- Freund Peter et George Martin, *The Ecology of the Automobile*, Montréal / New York, Black Rose Books, 1993.
- Fridenson Patrick, « Une industrie nouvelle : l'automobile en France jusqu'en 1914 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 19, n° 4, octobre-décembre 1972. https://www.persee.fr/doc/rhmc_0048-8003_1972_num_19_4_2235
- Fridenson Patrick, « Le rôle de l'industrie automobile dans le développement de la France, de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne au XX^e siècle », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n° 47, 1997. Historiens d'hier et industrialisation en Europe occidentale de 1880 à la fin des années 1960, sous la direction de René Girault. https://www.persee.fr/doc/mat_0769-3206_1997_num_47_1_404260
- Fridenson P., « La société française et les accidents de la route (1890-1914) », *Ethnologie française*, juillet-septembre 1991, p.306-313.
- Glaude Michel, « Bientôt vingt millions d'automobiles », *Économie et statistique*, n° 95, décembre 1977. https://www.persee.fr/doc/estat_0336-1454_1977_num_95_1_3106
- Gounot André, Denis Jallat et Benoît Caritey [dir.], *Les Politiques au stade. Étude comparée des manifestations sportives du XIX^e au XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, collection « Histoire », 2007.

- Jarrige François, *Technocritiques. Du refus des machines aux contestations des technosciences*, Paris, La Découverte, 2014.
- Jarrige François, Stefan Le Courant et Camille Paloque-Bergès, « Infrastructures, techniques et politiques », *Tracés. Revue de Sciences humaines* [En ligne], 35 | 2018.
- Kingsley Dennis, John Urry, *After the Car*, Polity, 2009.
- Latour Bruno, *La science en action*, Paris, La Découverte, 1989.
- Marchal Hervé, *Un sociologue au volant. Le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain*, Paris, L'Harmattan, Tétraèdre, 2014.
- McCarthy Tom, *Auto Mania: Cars, Consumers, and the Environment*, New Haven, Yale University Press, 2007.
- Moreau Denis, « La rue : on partage ! La sécurité, les associations et l'espace public », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 40, 1988. https://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_1988_num_40_1_1409
- Moreau Sébastien, « Gagner sa vie au volant au risque de la perdre. Les pilotes automobiles européens (années 1920-1930) », *Le Mouvement Social*, 2016/1 (n° 254), <https://www.cairn.info/revue-le-mouvement-social-2016-1-page-31.htm>
- Gijss Mom, *Atlantic Automobility. Emergence and Persistence of the Car, 1895–1940. Explorations in Mobility*. New York; Oxford: Berghahn Books, 2015.
- Pécout Christophe, Birot Ludovic, « Loisirs sportifs aristocratiques en Normandie (XIX^e-XX^e siècles) : le cas de Deauville, “la reine des plages et des sports” », *Études Normandes*, 61^e année, n° 2, 2012. Sport et territoire en Normandie. https://www.persee.fr/doc/etnor_0014-2158_2012_num_61_2_1871
- Rome Adam, *The Bulldozer in the Countryside: Suburban Sprawl and the Rise of American Environmentalism*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001.
- De Saint-Martin Monique, « La noblesse et les “sports” nobles », *Actes de la recherche en sciences sociales*. Vol. 80, novembre 1989. L'espace des sports-2. www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1989_num_80_1_2913
- Christophe Studeny, *L'Invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard (Bibliothèque des histoires), 1995.
- Pierre Thiesset [éd.], *Écraseurs ! Les méfaits de l'automobile*, documents réunis par Pierre Thiesset, Vierzon, Le pas de côté, 2015
- Thomas Christiane, « 15 millions d'automobiles en 1975 », *Économie et statistique*, n° 16, Octobre 1970. https://www.persee.fr/doc/estat_0336-1454_1970_num_16_1_1995
- W. Wells Christopher, *Car Country: An Environmental History*, Washington, University of Washington Press, 2012.
- Wintz Maurice, « La nature urbaine, nature distante, nature policée », in Hayek Isabelle, Hamman Philippe, Lévy Jean-Pierre [dir.], *De la nature en ville. Entre homogénéité urbaine et contrôle social*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2015, p. 154-167.
- Zeller Thomas, *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, New York / Oxford, Berghahn Books, 2007.