

# CAHIERS FRANÇOIS VIÈTE

Série I – N°5

2003

## *Varia*

- ANNE-FRANCOISE GARÇON – *Introduction : autos mobiles, autos coincées...  
l'innovation et ses temporalités*
- ANNE GUILLOU – *L'adoption des innovations techniques*
- ANNE-FRANCOISE GARÇON – *La voiture électrique dans La Nature (1890-1900),  
approche micro-historique d'un échec technique*
- PATRICK HARISMENDY – *Mentalités et usages sociaux de quelques objets techniques  
en Bretagne (début XX<sup>e</sup> siècle)*
- BRUNO GAUTHIER – *Des voitures et des hommes*
- MARTINE COCAUD – *Une adoption à pas comptés : les femmes et l'automobile*
- GERARD EMPTOZ – *L'industrie pétrolière en Basse-Loire : création et premières  
étapes de la raffinerie de Donges*
- MATHIEU FLONNEAU – *« L'adaptation » de Paris à l'automobile, 1954-1955 : années  
terribles ?*
- JEAN OLLIVRO et SYLVAIN ROUAULT – *Une géographie mouvante : l'organisation des  
flux automobiles bretons et son évolution*

Centre François Viète  
Épistémologie, histoire des sciences et des techniques  
Université de Nantes

## SOMMAIRE

- ANNE-FRANCOISE GARÇON ..... 3  
*Introduction : autos mobiles, autos coincées... l'innovation et ses temporalités*
- ANNE GUILLOU ..... 13  
*L'adoption des innovations techniques*
- ANNE-FRANCOISE GARÇON ..... 17  
*La voiture électrique dans La Nature (1890-1900), approche micro-historique d'un échec technique*
- PATRICK HARISMENDY ..... 45  
*Mentalités et usages sociaux de quelques objets techniques en Bretagne (début XXe siècle)*
- BRUNO GAUTHIER ..... 63  
*Des voitures et des hommes*
- MARTINE COCAUD ..... 73  
*Une adoption à pas comptés : les femmes et l'automobile*
- GERARD EMPTOZ ..... 85  
*L'industrie pétrolière en Basse-Loire : création et premières étapes de la raffinerie de Donges*
- MATHIEU FLONNEAU ..... 95  
*« L'adaptation » de Paris à l'automobile, 1954-1955 : années terribles ?*
- JEAN OLLIVRO ET SYLVAIN ROUAULT ..... 121  
*Une géographie mouvante : l'organisation des flux automobiles bretons et son évolution*

## DES VOITURES ET DES HOMMES

Bruno GAUTHIER

“Vers 1911, la première voiture traverse le bourg de Vezin. [...] Pour assister au spectacle, l’instituteur, Monsieur Mailloux, interrompt sa classe et fait sortir ses élèves. Ils se retrouvent sur le bord de la route et admirent cette torpédo noire [...]. Elle appartient à l’industriel nantais, propriétaire de la laiterie de l’Hermitage”<sup>1</sup>. Si l’on peut contester la véracité de la date de la première automobile qui traverse le bourg de Vezin, d’autant plus qu’il s’agit d’une commune limitrophe de la ville de Rennes, en revanche, la vision d’une voiture, en raison de sa relative rareté, suscite encore en 1911 la curiosité de la majeure partie de la population.

L’année 1911 correspond aussi à la date d’ouverture du plus ancien registre de cartes grises conservé aux archives départementales d’Ille-et-Vilaine<sup>2</sup>. Ce registre administratif, destiné à l’origine à identifier les propriétaires de véhicules motorisés ainsi que les engins déclarés, se révèle être une source inestimable pour appréhender la propriété automobile à l’échelle des départements français que ce soit au travers des acquéreurs ou de l’objet lui-même. Un objet qui ne se limite pas à la voiture *stricto sensu*, en effet, en Ille-et-Vilaine entre juillet 1911 et décembre 1918, bien que les voitures totalisent 1 949 déclarations sur un total de 2 090 enregistrements soit 93,2% du total, on trouve 96 déclarations de motocyclettes qui représentent 4,6% du total des véhicules déclarés, et 45 enregistrements de camions (2,2% des déclarations de véhicules). Complétée par le dépouillement des demandes d’examen de certificats de capacité conservées pour l’Ille-et-Vilaine depuis

---

<sup>1</sup> “Au fil des années 1900” dans *Le Bulletin de Vezin-le-Coquet*, n° 21, décembre 1999, 21 pages, pp. 2-9, p. 3.

<sup>2</sup> Conservé sous la cote 2 S 570, il commence à la déclaration n° 1 500 en date du 12 juillet 1912 alors que la création de ce registre remonte au décret du 10 mars 1899 mais il n’existe plus de trace du registre concernant les 1 500 premières déclarations de circulation.

mai 1908<sup>3</sup>, cette recherche<sup>4</sup> s'intéresse aussi aux autres utilisateurs qui ne possèdent pas de véhicules motorisés. La fin de la Première Guerre mondiale détermine ainsi la limite chronologique de cette étude, l'année 1918 clôturant en quelque sorte la phase d'apparition de l'automobile en France.

Cet article s'attache ainsi à préciser la diffusion du phénomène automobile à l'échelle de l'Ille-et-Vilaine. Il permet tout d'abord d'évoquer la répartition de la propriété automobile et la question de sa démocratisation. Il s'interroge ensuite sur l'originalité de l'Ille-et-Vilaine au regard de la situation française, le tout après avoir présenté la source principale et ses limites, à savoir :

### **1. Le registre des cartes grises : une source pour mesurer l'évolution de la propriété automobile**

L'étude du registre des déclarations de véhicules automobiles n'a ainsi d'autre but que de renouveler une histoire de l'automobile plutôt traditionnellement portée sur l'offre au travers de l'industrie de l'automobile laissant de côté la demande c'est-à-dire l'histoire des utilisateurs<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> À savoir les cotes 2 S 600 à 626 pour les demandes de mai 1908 à juin 1919. Pour les demandes d'examen de certificat de capacité, sont conservés, dans la majorité des cas, la lettre de demande, une ou plusieurs pièces d'identité (souvent un extrait de naissance), une photographie du candidat, le récépissé de droit d'examen et depuis avril 1913 le récépissé de délivrance de certificat de capacité.

<sup>4</sup> Réalisée dans le cadre d'un mémoire de maîtrise d'histoire sous la direction de Patrick Harismendy et soutenu en octobre 2000 à l'université de Haute Bretagne-Rennes 2. Ce mémoire de maîtrise s'articule autour de trois axes majeurs : le cadre réglementaire, la propriété automobile et les véhicules concernés. Le cadre réglementaire concerne les formalités de déclaration d'un véhicule motorisé et d'obtention du certificat de capacité pour la conduite de ces automobiles. Outre ces aspects généraux, cette recherche tente de cerner le profil des conducteurs en Ille-et-Vilaine mais analyse surtout la structure sociale de la propriété automobile dans ce département et son évolution entre 1911 et 1918, sans oublier les aspects spatiaux du phénomène automobile. Enfin, une large part de l'étude est consacrée à l'objet lui-même et à la spécificité du parc observé en Ille-et-Vilaine en s'intéressant notamment à l'automobile comme marqueur social.

<sup>5</sup> "Si les études historiques sont nombreuses, en particulier sur les différentes machines construites, sur leur impact, sur les transports, sur l'aménagement du territoire ou sur l'économie nationale, tant en France que dans d'autres pays, il reste encore beaucoup d'aspects à explorer", Emptoz, Gérard, "L'automobile qui nous interpelle", in *L'automobile son monde et ses réseaux*, Garçon, Anne-Françoise (dir.), Rennes, PUR, 1998, 170 pages, pp. 159-162, p. 159.

Dans le registre des cartes grises tenu de 1911 à 1924, pour chaque véhicule neuf ou usagé nouvellement enregistré dans ce département ou à l'occasion d'un changement de propriétaire, figure sur une page de gauche à droite : le numéro d'ordre d'enregistrement, les noms, prénoms et domiciles du propriétaire, le nom du constructeur du véhicule, l'indication du type et de la force du véhicule, le numéro d'ordre dans la série du type, la date de la communication au service des Mines, la date de la délivrance du récépissé de déclaration, enfin le numéro d'immatriculation du véhicule<sup>6</sup>.

Bien entendu plusieurs difficultés viennent compliquer le dépouillement de cette source. Parmi celles-ci, les informations relatives à une déclaration sont généralement incomplètes ou bien, pour un véhicule ayant changé de propriétaire, les renseignements diffèrent parfois d'une déclaration à l'autre.

De plus, le registre présente un inconvénient majeur quant à l'étude de la réalité de la propriété automobile : les flux d'immatriculations n'indiquent pas le nombre de véhicules réellement en circulation. La source reste également muette sur le type de carrosserie des automobiles et ne permet donc pas de distinguer les voitures de tourisme des véhicules utilitaires. Enfin, aucune distinction n'est établie entre les véhicules neufs et ceux d'occasion, ce qui aurait permis de mieux appréhender l'évolution des parts de marché des différentes marques automobiles.

Par contre, dans 45 % des déclarations effectuées entre juillet 1911 et décembre 1918, il est possible de cerner la profession ou la qualité du ou des propriétaires alors que cette information ne figure pas dans l'intitulé des colonnes de renseignements.

Pour obtenir une étude de la propriété automobile la plus complète possible, il a été cependant nécessaire, pour 55 % des enregistrements, de compléter les données manquantes par le dépouillement systématique

---

<sup>6</sup> Il semblerait que le modèle du registre ne soit pas uniforme à l'échelle du pays puisque celui du département de la Sarthe en 1912 comporte le numéro d'ordre, la date de la déclaration, les noms des déclarants, le domicile, le nom du constructeur, la nature du véhicule, le type, le nombre de cylindres, l'alésage en millimètre, la course des pistons en millimètre, la puissance en *horse power* du moteur, le numéro d'ordre dans la série du type, le numéro d'immatriculation, la date de délivrance du récépissé, et une colonne observation, donc bien plus de renseignements d'ordre technique que n'en possède le registre d'Ille-et-Vilaine, et pourtant ces deux départements dépendent du même arrondissement minéralogique auquel est attribué la lettre L, AD 72, 2 S 874.

des registres de recensement de population pour les années 1911 et 1921<sup>7</sup> et des annuaires statistiques d'Ille-et-Vilaine de 1914 et 1921<sup>8</sup>.

## 2. La propriété automobile en Ille-et-Vilaine

C'est ainsi que le mystérieux "industriel nantais, propriétaire de la laiterie de l'Hermitage"<sup>9</sup> qui provoque l'émerveillement des écoliers de Vezin peut être identifié dans le registre d'immatriculation, après recoupement avec les registres de recensement et les annuaires statistiques d'Ille-et-Vilaine, comme étant un certain Bernard Costa. Cet homme déclare en effet à la préfecture une voiture Mors type M de 11 HP le 31 janvier 1912<sup>10</sup>. Il est tour à tour négociant selon le recensement effectué en 1911 et la déclaration de circulation établie en janvier 1912, industriel d'après la déclaration de juin 1914, directeur de la beurrerie de L'Hermitage et représentant de l'Union des beurreries de France selon les annuaires statistiques d'Ille-et-Vilaine de 1914 et 1920, et représentant de commerce au regard du recensement de 1921. Cela montre à quel point les dénominations, quant à la profession exercée, ne se recoupent pas, ce qui complique d'autant plus les problèmes méthodologiques de l'étude<sup>11</sup>.

Dans notre étude, nous avons retenu 21 catégories socioprofessionnelles réunies dans 12 groupes. Malgré l'étroitesse du marché automobile, le regroupement des professions parfois très diverses conduit à des catégorisations trop simplistes pour la réalité de la société de la Belle Époque<sup>12</sup>.

<sup>7</sup> Regroupés par commune dans la série 6 M.

<sup>8</sup> 2 PER 2966/1914-1921. Ces annuaires sont publiés chaque année sauf pendant la Première Guerre mondiale. Cependant les informations fournies sont à manier avec précaution, d'une part les renseignements édités datent de l'année précédente et d'autre part nous ne savons pas si ces informations sont recueillies par les éditeurs ou si elles sont fournies par les commerçants eux-mêmes.

<sup>9</sup> "Au fil des années 1900", dans *Le Bulletin de Vezin-le-Coquet*, n° 21, décembre 1999, 21 pages, pp. 2-9, p. 3.

<sup>10</sup> Voiture immatriculée sous le numéro 322 L7 le 7 février 1912. Deux autres déclarations figurent au nom de Bernard Costa dans le registre : l'une en octobre 1912 pour une voiture Peugeot et l'autre en juin 1914 pour une voiture Panhard et Levassor.

<sup>11</sup> Nous avons classé Bernard Costa dans la catégorie des industriels au regard des responsabilités qu'il occupe et du secteur d'activité de l'entreprise pour laquelle il travaille.

<sup>12</sup> Sur les 2 090 déclarations d'enregistrement étudiées, on ne possède pas le statut social ou la profession des propriétaires de 43 véhicules c'est-à-dire pour

Tableau 1 :

Répartition socioprofessionnelle de la propriété automobile  
(1911-1918)

Catégories socio professionnelles	1911 depuis juillet	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	Total
Rentiers	18	64	8	59	21	16	26		294
Propriétaires	18	57	8	54	19	16	25		276
Étudiants		7		5	2		1		18
<b>Professions libé- rales</b>	<b>30</b>	<b>67</b>	<b>10</b>	<b>86</b>	<b>27</b>	<b>17</b>	<b>36</b>	<b>11</b>	<b>375</b>
Professions juridi- ques	13	26	43	54	7	7	18		175
Professions médi- cales	17	41	58	32	20	10	18		200
<b>Hauts fonction- naires</b>	<b>1</b>	<b>4</b>		<b>12</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>		<b>38</b>
Officiers		2		10	2	2	1		26
Hauts fonctionnai- res civils	1	2		2		1	4		12

2,1 % des cartes grises. Ce chiffre varie selon les années, moins de 1 % en 1912 à presque 5 % pour 1918, mais pour les autres années, cette catégorie ne dépasse jamais les 3 %.

<b>Secteur industriel</b>	7	29	43	30	25	33	52	51	270
Administrateurs		4	6	8	4	6	7		44
Entreprises				1	2	2	13		32
Industriels	7	25	37	21	19	25	32		194
<b>Secteur artisanal</b>	4	13	42	42	22	9	20		162
Entrepreneurs	2	4	17	20	10	4	6		68
Artisans	2		25	22	12		14		94
<b>Secteur commercial</b>	24	66	98	92	80	72	99		603
Commerçants	5	10	27	35	22	25	31		169
Négociants	19	49	65	51	47	40	59		377
Marchands de bestiaux		7	6	6	11	7	9		57
<b>Voyageurs de commerce</b>		9	17	11	2	5	10		70
<b>Transporteurs routiers</b>		2	6	8		13	16		53
<b>Prof. de l'automobile</b>		10	27	33		11	9		107
<b>Secteur agricole</b>		1	4	4					14
<b>Fonctionnaires</b>		8	7	4					37
Militaires		4	1						14
Fonctionnaires civils		4	6	4					23
<b>Employés</b>		3	5	6					24
<b>Sans indications</b>		2	6	8					43
<b>Total</b>	<b>102</b>	<b>278</b>	<b>449</b>	<b>395</b>	<b>204</b>	<b>188</b>	<b>289</b>		<b>2090</b>

Ce sont les personnes travaillant dans le secteur du commerce qui déclarent le plus de véhicules entre juillet 1911 et décembre 1918 en Ille-et-Vilaine. Ils représentent le tiers des acquéreurs si on inclut les voyageurs de commerce avec le secteur commercial (3,3 % et 28,9 %).



Après ce secteur, nous trouvons les professions libérales (17,9 %) puis le groupe des rentiers au coude à coude avec les professions du secteur industriel (14,1 % et 12,9 %).

À eux quatre, les groupes du secteur commercial, des professions libérales, des rentiers et du secteur industriel représentent les trois quarts des acheteurs d'automobiles bien qu'ils ne forment qu'une très faible partie de la population. Le secteur artisanal assez proche représente 7,8 % des enregistrements de véhicules.

À l'autre bout de l'échelle sociale du tableau, le secteur agricole ne constitue que 0,7 % des déclarants de véhicules pour un secteur primaire occupant presque la moitié de la population active en France (43,8 % en 1906)<sup>13</sup>. Les agriculteurs sont à peine moins nombreux à acquérir un véhicule que les employés (1,1 % de l'ensemble). Les fonctionnaires et les hauts fonctionnaires ont le même poids respectif, avec 1,8 % des déclarations d'automobiles. Se détachent enfin les transporteurs routiers (2,5 %) et les professionnels de l'automobile (5,1 %), deux groupes que l'on aurait pu réunir avec le secteur commercial mais que l'on a préféré détacher du fait de la relation particulière qu'ils entretiennent avec l'automobile (les transporteurs routiers pour l'usage utilitaire tout comme les voyageurs de commerce et les professions de l'automobile pour la vente, l'entretien de ces véhicules motorisés).

En dehors de ces deux derniers groupes, le monde de l'agriculture, les employés et dans une moindre mesure les fonctionnaires ne constituent que 3,6 % des possesseurs de véhicules motorisés alors qu'ils représentent l'écrasante majorité de la population active.

### 3. La question de la démocratisation

Peut-on alors parler d'une démocratisation de l'automobile entre 1911 et 1918 dans ce département ? Non, surtout si nous analysons la diffusion de l'automobile dans une perspective à plus long terme. Parmi les possesseurs de véhicules en Ille-et-Vilaine, on observe seulement un glissement de la propriété automobile. Ce glissement s'effectue des catégories pionnières, propriétaires puis médecins et autres professions libérales majoritairement, au profit des négociants et des industriels qui accentuent leur domination dans la répartition de la propriété automobile entre 1911 et 1918. On ne l'observe pas non plus au travers du

---

<sup>13</sup> Et encore plus dans le département à dominante agricole de l'Ille-et-Vilaine, Dupaquier, Jacques (dir.), *Histoire de la population française*, t. 3 de 1789 à 1914, Paris, PUF, 1988, 554 pages, p. 255.

marché automobile de l'occasion au développement ambivalent, accentué mais aussi perturbé par la guerre.

Quant aux catégories populaires, l'accès à l'automobile ne se fait que de façon indirecte, au travers de l'obtention du certificat de capacité, mais pour une très faible minorité de la population : environ 1 % des habitants du département possède un brevet de capacité au sortir de la guerre.

Cette absence d'ouverture de la propriété automobile, en dehors des élites sociales et économiques du département, est similaire à l'égard des femmes. Principalement rentières puis commerçantes, les déclarantes restent cependant très peu nombreuses à acheter en leur nom propre une automobile : la proportion de femmes à posséder un véhicule est de seulement 4,2 % de juillet 1911 à décembre 1918 avec 87 enregistrements pour 2 090 déclarations.

Néanmoins, on constate une progression d'un tiers de la propriété automobile féminine au cours de la période. On passe de 3,5 % des déclarations entre juillet 1911 et décembre 1914 à 5,1 % entre janvier 1915 et décembre 1918, année où les femmes représentent 5,9 % des déclarants alors qu'elles n'en constituaient que 3,2 % en 1912. Mais, ces femmes possèdent souvent un véhicule par défaut. Ainsi, suite au décès du mari, sa veuve reprend l'affaire. Entre 1914 et 1918, le cas le plus fréquent est celui de la conjointe qui remplace son époux parti combattre au front.

#### **4. Une géographie particulière au département ?**

Rennes, avec 720 enregistrements entre juillet 1911 et décembre 1918, concentre 34,5 % des déclarations alors qu'elle ne représente que 13 % de la population totale de l'Ille-et-Vilaine avec 79 372 habitants en 1911. On constate aussi une concentration des déclarations aux bordures frontalières du département. Cette répartition décalque en fait l'armature urbaine du département, mais avec quelques nuances, notamment sur le littoral dans quelques stations prisées notamment par les Anglais. Globalement, l'analyse illustre le caractère citadin et littoral de la diffusion automobile. En dehors de Rennes, les communes de Dinard (86 enregistrements), Saint-Malo (136) et Saint-Servan (99) sur la côte d'Émeraude, Fougères (131) au nord, Vitré (65) à l'est et Redon (69) à l'extrême sud du département se détachent par l'importance des déclarations de véhicules entre 1911 et 1918. Les villes de Paramé (32 enregistrements), Cancale (17) et Combourg (24), toutes trois situées dans l'arrondissement de Saint-Malo, arrivent loin derrière les autres villes

précédemment citées alors que ces trois communes possèdent elles aussi plus de 5 000 habitants en 1911.

Cependant, le poids de Rennes en valeur absolue est fortement pondéré par le calcul du nombre de déclarations par commune pour 1 000 habitants. Rennes possède un taux de 9,07 ‰, tout en figurant parmi les communes les plus motorisées, elle n'arrive qu'à septième rang départemental. En effet, la carte du nombre de déclarations de véhicules par communes pour 1 000 habitants nous offre une image différente de la diffusion de l'automobile en Ille-et-Vilaine. Rapporté au nombre d'habitants, on remarque un étalement dans l'espace de la pénétration automobile et une relativisation de l'importance des écarts constatés en valeurs absolues entre les différentes communes.

## 5. Conclusion

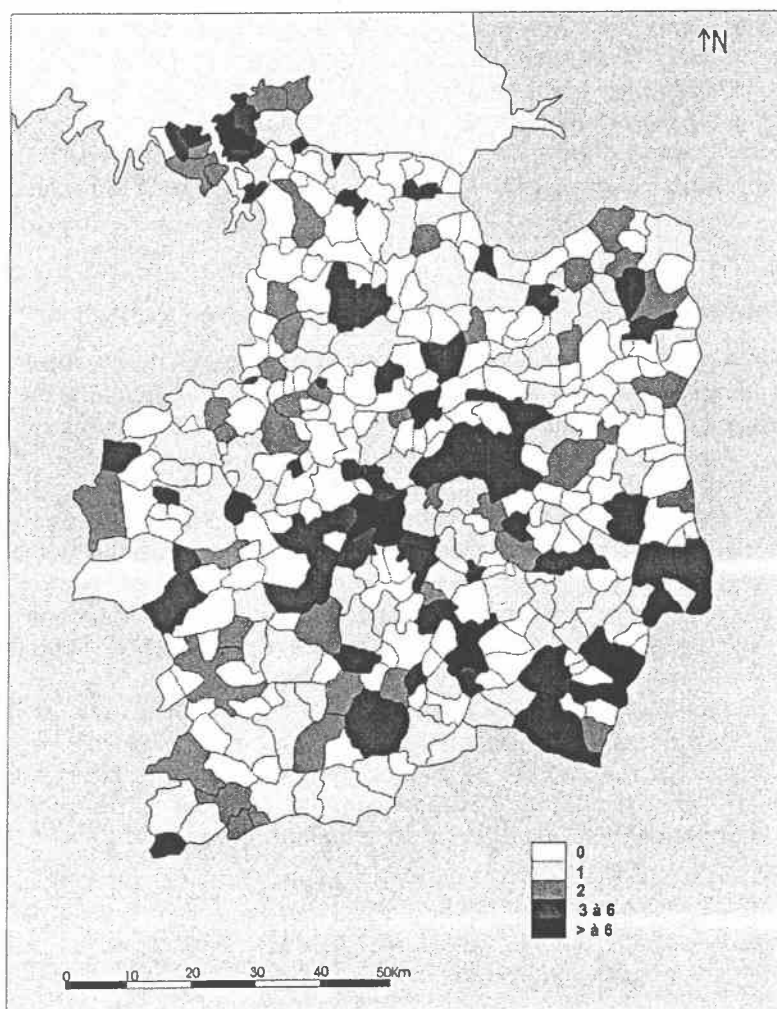
La propriété automobile est donc le monopole d'une minorité sociale issue des couches aisées de ce département. Le phénomène automobile est d'autant plus restreint que de nombreux possesseurs de véhicules entre juillet 1911 et décembre 1918 font l'acquisition de plusieurs automobiles. Il existe ainsi à peine 1 500 propriétaires différents dans le registre des cartes grises au cours de la période. L'écrasante majorité de la population est exclue de fait du marché de l'automobile considéré à juste titre comme un objet de luxe. Outre la volonté de paraître, il ne faut pas oublier que ce sont les considérations économiques qui prévalent, surtout en cette époque d'émergence du phénomène automobile, dans l'achat et l'entretien d'une automobile.

La situation en Ille-et-Vilaine illustre bien la diffusion à la fois urbaine, littorale (dans les lieux de villégiature comme Dinard) et élitiste de la propriété automobile en France. L'étroitesse et la relative lenteur de la diffusion automobile restent néanmoins la principale caractéristique de la période étudiée dans ce département<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup>On peut estimer le nombre de véhicules en circulation en Ille-et-Vilaine au sortir de la guerre à environ 1 250 automobiles, en comparant avec la population totale du département, 608 098 habitants au recensement de 1911, il existerait un véhicule pour 486 habitants. On possède une donnée similaire pour le département du Cher, Antoine Dubois signale "1 856 véhicules automobiles acquis dans le Cher en 16 ans [entre 1898 et 1914] pour une population de 337 810 habitants au recensement de 1911, cela représente une acquisition pour 182 habitants"<sup>14</sup>. Cette comparaison illustre le retard pris par le département de l'Ille-et-Vilaine d'autant que le département du Cher n'est pas non plus un espace où l'ampleur de la motorisation est particulièrement remarquable. Dubois, Antoine, *La motocyclette* :

**NOMBRE DE DECLARATIONS DE VEHICULES  
PAR COMMUNES POUR 1000 HABITANTS  
ENTRE 1911 ET 1918**



*modernité et véhicule social, émergence et résistance. L'exemple du département du Cher 1899-1914, maîtrise d'histoire, université de Tours, 1990, 162 pages, p. 55.*