

FIGARO ILLUSTRÉ

LA ROUTE

SON PASSÉ, SON AVENIR

par Léon Auscher



LA MONTÉE AU COL
DE PUYMORENS



Les Chroniques du Mois

Journal d'une Étrangère

Dimanches de Printemps

... Dix heures du matin. L'auto file dans l'air léger. Il n'y a pas un nuage au ciel ; et certaines rues, avec leurs boutiques closes et leurs trottoirs déserts, donnent une impression de coins de province entrevus... Paris fait moins de bruit ; Paris fait la grasse matinée, ou bien s'est levé de bonne heure pour s'en aller à la campagne. Mai... juin... ce sont les mois exquis ; les mois des lilas, des marronniers en fleurs. Les Champs-Élysées sont pleins de parfums, et l'on croise au passage des statues qui ont l'air de penser : « Vous ne m'emmenez pas ? » Dans l'avenue du Bois, un garçon de manège tient rassemblés, par la bride, un groupe de chevaux maigres qui attendent leurs cavaliers ; deux amazones passent, au petit galop ; mais ce n'est pas le jour des amazones ; à Paris, le dimanche, le « Tout Paris » reste chez soi. Qu'importe ?

Les autos, les bicyclettes, suffisent à répandre autour de la grille d'or qui s'ouvre sur le Bois, comme une fièvre. C'est un pullulement, un tapage de récréation, et l'on dirait qu'une partie de la « grand'ville » s'est donné ici rendez-vous pour y exhaler sa joie d'être en vacances, et de décamper. Les terrasses du Pavillon Chinois sont encombrées de flâneurs matinaux. A côté de la foule qui passe, il y a toujours, à Paris, l'autre foule qui la regarde passer. L'auto file... nous plongeons vers l'intérieur du Bois, et voici la paix revenue. Le long des allées, sous les taillis où la lumière du ciel s'éparpille en taches d'or, c'est pour les yeux un amusement de toutes les minutes ; et mille aquarelles « s'arrangent » toutes seules, au hasard des rencontres. Une famille organise silencieusement un repas sur l'herbe, à côté de la voiturette et du poney dételé... Un vieux monsieur fume sa pipe sur un banc. Ça et là, près d'un corps étendu, un livre ouvert met sur la verdure une tache blanche... La lance d'un arroseur fait voler sa poussière d'argent sur les roues d'un fiacre, qui passe au tout petit trot... Plus loin, c'est dans l'ombre d'un

massif, un couple qui flâne. Que se disent-ils ?

Il ne manque au tableau que le cadre
Avec un clou pour l'accrocher.

Et revoici la pleine lumière, la poussière et le bruit... Pont de Suresnes. Une fuite de bicyclettes à travers les voitures qui se croisent ; des gens qui boivent ; des gens qui rient ; un grouillement de casquettes et de cloches de paille, sur des figures jeunes où brille la joie de vivre... L'auto grimpe la côte en ronflant un peu, et c'est bientôt Saint-Cloud, Ville-d'Avray, le bois de Meudon ; la Bièvre, passée au delà de Vélizy ; l'Yvette, rencontrée à Palaiseau ; et voici la vallée de Chevreuse... un enchantement. Mais il y a ici autre chose que les arbres et le ciel, qui m'intéresse. Il y a les gens.

Un de mes très vieux parents, qui fut un dessinateur délicieux, m'a conté qu'un jour, arrivé d'Odessa depuis peu et désireux d'apprendre à Paris la peinture, il alla, sur la recommandation d'un ami, demander des conseils à Gavarni.

— Où travaillez-vous, jeune homme ? interroge le maître.

— Je vais dans les musées...

— Diable... Et qu'est-ce que vous faites dans les musées ?

— Je regarde les tableaux.

Gavarni fronça le sourcil.

— Mon enfant, dit-il, quand on va dans les musées, il ne faut pas regarder les tableaux. Il faut regarder les gens qui regardent.

Je n'ai jamais oublié cette parole-là ; et, en ce moment, dans le joli décor de printemps où ils s'agitent, ce sont les gens surtout qu'il me regarde.

Je m'amuse de la gaité de ces guinguettes de banlieue où, sur les napperons blancs des tables et parmi les litres de piccolo, tant de médiocres aliments sont servis, que la pureté du ciel et l'odeur des premières roses font trouver les plus savoureux du monde. Je m'amuse d'une noce campagnarde que promène un char-à-bancs ; d'un orphéon qui défile dans la poussière ; de vingt figures assemblées, bouches bées, sous une tonnelle, autour du gramophone qui nasille ou clame un couplet...

La plupart de ces auditoires sont parisiens et j'admire de quelles fatigues l'ouvrier de Paris, le commis, le petit marchand osent payer cette joie de venir se reposer, un dimanche de printemps, à la campagne ! Ils ont bravé les bousculades des trains et des bateaux, fait à pied des kilomètres, porté dans leurs bras de petits enfants, pour goûter cette volupté toute simple de s'en aller, d'être ailleurs ; de voir des arbres et de l'eau, d'oublier la boutique et l'atelier, en face d'un décor dont ils savourent la beauté, les pauvres, aussi profondément que les plus « artistes » d'entre nous...

Sans doute ils ne la décriraient pas, cette beauté-là, et peut-être même comprendraient-ils mal certains ouvrages où elle a été le mieux décrite ; mais cela ne fait rien. Ils la sentent ; je l'ai remarqué souvent : les faubourgs de Paris sont peuplés de poètes qui s'ignorent, et ce n'est pas pour rien que « Jenny l'ouvrière » a, depuis un mois, des fleurs posées sur sa fenêtre.

Elle a des fleurs sur sa fenêtre, parce qu'elle a besoin de fleurs, — comme elle a besoin de chansons ; et quand elle dépense dix centimes pour un bouquet, ou, du sixième étage, jette un sou au chanteur qui vient glapir dans sa rue quelque romance, l'ouvrière de Paris fait une dépense nécessaire. Elle satisfait un désir qui est, au fond de sa petite âme, aussi impérieux et aussi précis que l'appétit qu'elle apaisera tout à l'heure, au moyen d'un peu de charcuterie et d'un petit pain.

Le progrès a changé nos habitudes ; il n'a pas changé nos âmes ; et l'on a beau mettre au service des « humbles » d'aujourd'hui de considérables instruments de force, les instruire, les émanciper, leur faire une vie plus savante et plus haute, rien ne me prouve qu'ils ne soient pas restés sensibles surtout, à la séduction des beaux spectacles, au plaisir d'écouter de la musique et de respirer le parfum des fleurs... Oui, plus sensibles à cela qu'à tout le reste.

Et il me semble (sans doute est-ce là une folle idée de femme ?) que les graves messieurs dont le métier est de gouverner ce pays-ci, le gouverneraient mieux s'ils savaient mieux observer de quelles joies la foule a besoin, —

quels bonheurs la récréent, l'émeuvent ou la reposent ; s'ils se préoccupaient davantage, au lieu de remuer en elle des passions dont elle souffre, de lui rendre plus accessibles les mille joies innocentes que sa sensibilité réclame.

On croit connaître l'ouvrier de Paris parce qu'on l'a suivi dans les meetings ! Je crois qu'on se trompe. Pour connaître l'ouvrier de Paris, il faut se mêler à lui, aux heures où il s'amuse ; il faut l'avoir regardé s'attendrir ou se déchaîner en face d'un joli dimanche de printemps...

SONIA



Le Théâtre et la Mode

Les saisons où l'on monte le plus de pièces nouvelles ne sont probablement pas celles qu'on doit considérer comme les plus prospères au point de vue de l'exploitation théâtrale. Mais pour nous, que les questions d'intérêt pratique laissent un peu froides, les plus jolies années ne sont-elles pas celles où nous voyons le plus de pièces, et par conséquent le plus de jolies toilettes sur la scène ?

Cela dépend encore des sujets. Ainsi, à *Master Bob*, que vient de monter le Théâtre Antoine, nous ne glanerons rien, ou presque. On y aperçoit à peine le tailleur vieux rose de M^{me} Massart et le trotteur mastic de M^{re} Meunier, puis un manteau gris, un manteau beige, bientôt disparus dans l'horrible mêlée, la poussière et les flammes.

Mais dans *Tom*, M^{lle} Jeanne Chesnel est drapée avec allure dans la mousseline de soie aqua-
relle d'une robe d'intérieur, sur laquelle une longue casaque coupée dans un châle cachemire aux arabesques diaprées met une note d'imprévu caractéristique. Dans *Le Fétiche*, M^{me} Cora Laparcerie excitait notre admiration avec la plus artistique robe « Ciel d'Orient » qu'on puisse imaginer : le tissu souple s'enroulait autour du buste harmonieux pour retomber en une longue tunique frangée découvrant le décolleté et le modelé de l'épaule, que traverse seulement une barrette de joaillerie, rehaussée de grosses turquoises persanes.

Dirons-nous la silhouette fine, souple, serpentine même, de M^{me} Réjane, dans *Le Refuge* ? La princesse droite, collante et simple suit la ligne d'une façon adorable ; cette ligne doit donc être impeccable. Nous n'avons pas pu nous empêcher



Robe de tulle "rose de Chine" brodée au passé et frangée de perles
Signée LAFERRIÈRE (Cl. Reutlinger)

de songer, en admirant tant de grâce et de sveltesse, que nous devions la rénovation de notre allure, de nos élégances, à M^{me} Sans-Gêne. La première, elle imprima l'essor réel et puissant de la Mode Empire

à notre époque. Nous avons retrouvé ces modes centenaires dans *L'Impératrice* avec peut-être moins de somptuosité. Mais, parée soit de la robe droite à taille courte de 1814, soit de la princesse de nos jours, M^{me} Réjane ondule avec tout le



M^{me} Gilda Darthy dans *Lauzun* (Porte Saint-Martin)
Robe de cour argent vieilli sur transparent rose pâle, brodée
mêmes tons argent, perles, diamants et roses.
Création de REDFERN

naturel d'un corps sans entrave et charme nos regards de sa souplesse exquise. Elle a su trouver le secret de cette perfection dans l'adoption absolue du Maillot de M^{me} Guillot (que l'aimable artiste nous pardonne de divulguer semblable indiscretion !). Mais elle-même ne cèle point qu'elle est depuis longtemps une des fidèles des salons de la rue de la Paix à qui elle doit une silhouette toujours idéale.

Dans la salle, nous admirions d'autre part, M^{lle} Lavallière toute moulée en un délicieux crêpe de Chine blanc. Toilette difficile à porter, pour ne pas dire impossible, si l'on n'est point sûre de livrer aux enroulements du crêpe ténu des formes parfaites. Mais avec le Maillot Guillot, léger, gracieux, incomparable, M^{lle} Lavallière, déjà si bien faite, peut tout oser...

A l'une de nos dernières générales, la baronne M..., cette fidèle de Laferrière, rehaussait sa grâce brune d'une princesse en gaze Ninon vieux rouge rebrodée en cuirasse, avec mouvement de tablier. La jupe souple, légèrement froncée, s'étalait avec ampleur ; le corsage se drapait en fichu aux épaules, sur la guimpe de tulle et de Venise. La manche de tulle était longue et froncée.

A la sortie, par-dessus cette toilette exquise, un manteau de même nuance, très long, se découpait en panneaux rebrodés ton sur ton avec un fil d'or très discret. Le col s'ourlait de satin noir, et les manches longues, brodées, se terminaient par un sabot en point d'Alençon. Les devants fermés par un double rang de boutons de jais cerclés d'or.

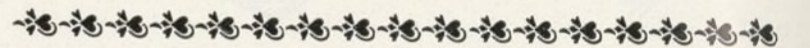
Pour la première de *Bacchus* qui nous valut une salle idéalement fleurie de robes merveilleuses, Laferrière avait silhouetté M^{me} de L. J... en une gaze noire pékinée mate, transparentée de blanc, la cuirasse et le tablier étaient brodés de roses au passé ; la même broderie coupait la jupe en pointes pour remonter derrière. Une écharpe de mousseline bleu Lancet se drapait sur les hanches en se nouant derrière à pans flottants. Sur la guimpe de tulle point-d'esprit bleu, le décolleté se rehaussait de broderies d'or ; les manches étaient de même tulle.

Et puisque les matinées-conférences nous poursuivent jusqu'en ces après-midi ensoleillés, nous glanons de quatre à sept en une de ces réunions « select » une princesse de Laferrière d'un chic surprenant : en toile banane, écourtée, elle se recouvrait d'une sorte de chasuble incrustée de Venise teinté et dessinant à mi-jupe un mouve-

ment carré en monture de plis plats. Au bord du décolleté serpentait une soutache ton sur ton avec broderie cachemire sur dépassant de broderie anglaise. Ces menus détails d'une élégance raffinée étaient rappelés au poignet. Le paletot long et vague accompagnant cette robe exquise, était de même tissu coupé d'incrustations de Venise teintée dans le ton, tandis qu'un contraste harmonieux était produit par les revers arrondis et les parements en satin noir.

Nous ne pouvons mieux mettre le point final à cette revue d'élégances qu'en notant cette dernière création idéale de Laferrière dont la photographie donne une idée si artistique. La robe en tulle « rose de Chine » est brodée au passé, comme le corsage égayé de perles de cristal avec franges de perles ; la gorgerette et les manches empire sont de tulle blanc ; impossible d'imaginer un ensemble plus brillant, plus printanier, plus harmonieux !

LAURENCE DE LAPRADE



Mille riens inédits et charmants

L'élégance de la femme ne consiste pas uniquement dans la coupe impeccable de son costume, elle réside aussi dans l'harmonieux ensemble de tous les accessoires qui le complètent suivant les heures et les circonstances de la vie mondaine.

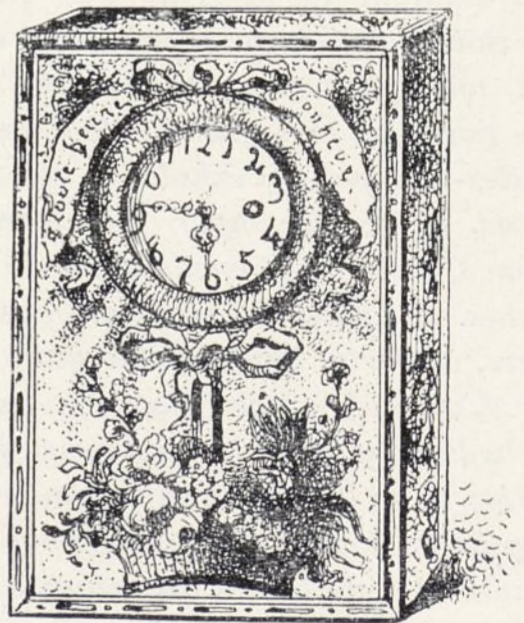
Dans notre cher Paris, pays des tentations, Eden fécond où la femme raffinée trouve à satisfaire tous ses élégants caprices, ces accessoires et mille riens pratiques et charmants sont l'objet de recherches et de travaux d'art que beaucoup d'entre elles ne soupçonnent pas.

C'est à leur intention que la maison Saintyves, 350, rue Saint-Honoré, s'est appliquée à perfectionner le travail des cuirs, elle est arrivée à les rendre aussi souples et malléables que les tissus, et par de savantes préparations elle leur a donné des nuances d'une délicatesse exquise, d'une finesse inconnue jusqu'ici.

Avec ces cuirs elle fait exécuter de coquets petits sacs à main, légers et pratiques, — deux qualités essentielles que l'on ne trouve pas toujours réunies.

Ces sacs ont des formes inédites très gracieuses, leurs nuances sont toujours assorties à celle du costume, ils contiennent la petite glace, la houppe à poudre, le crayon et le carnet, le mouchoir et le flacon de sels, et malgré cette foule d'objets, le sac est très plat et très élégant avec le chiffre et le fermoir en or ou vermeil.

La maison Saintyves a établi avec ces mêmes cuirs de fort jolis sacs automobiles, contenant tous



Pendulette de bureau pour dame
Modèle de M^{lle} Saintyves, 350, rue Saint-Honoré

les objets utiles à la femme soigneuse pour réparer le désordre inévitable de sa toilette. Ce qui est encore fort apprécié par toutes les excursionnistes, c'est la petite pharmacie très complète qu'il contient et dont les services sont précieux en cas de malaise ou d'accident.

MARQUISETTE

Le Théâtre

Paris, 25 Mai

La carrière d'auteur dramatique est de plus en plus courue ; elle l'est même par ceux à qui une situation de fortune exceptionnelle permet de l'aborder en dilettantes. Être auteur dramatique ou compositeur est, en effet, la dernière élégance des millionnaires ; ce qu'il y a de grave dans leur cas, c'est qu'ils veulent être *personnellement* auteurs et compositeurs, et comme le talent ne s'attache pas nécessairement à la fortune, et que la fortune donne une confiance qui ne recule devant rien, ils nous livrent des œuvres pénibles et insupportables, hélas !

Les auteurs millionnaires sont, en vérité, sans excuses. Il leur serait en effet si facile de nous donner des pièces de valeur et attirantes ! Il leur suffirait pour cela de renoncer à des créations personnelles pour simplement contresigner celles que leur feraient des littérateurs, de talent mais sans fortune, qui mettraient au service de leur ambition littéraire, leur esprit, leur psychologie, leur philosophie, leurs dons d'observation, leurs connaissances théâtrales et aussi leur expérience de la vie !

Ces systèmes seraient vraiment pour eux le meilleur ; ils ont bien tort de ne pas l'adopter ; un exemple récent vient de le prouver : on a le mois dernier, joué sur une scène des mieux classées, la pièce d'un auteur millionnaire, qui n'en est pas à sa première création impersonnelle d'ailleurs ; conformément à un contrat en règle, il s'était assuré le concours d'un écrivain d'un remarquable talent et d'un rare esprit. Ayant tout d'abord par devers lui des loisirs, l'écrivain fit un premier acte remarquable, mais il s'était donné avec trop de sincérité à la tâche, tant que bientôt il dut se hâter pour être prêt à temps. Il put terminer un second acte qui fut fort convenable, puis bousculé, et mis en demeure de finir, il se trouva dans l'impossibilité d'achever l'œuvre qu'il avait entreprise. Le millionnaire se vit dès lors dans l'obligation de terminer lui-même la pièce que l'autre lui avait livrée inachevée. Il écrivit donc le troisième acte, et ce faisant, commit une chose lamentable ; il était ainsi prouvé que le proverbe qui dit « à chacun son métier » était de ceux qu'il faut prendre en considération.

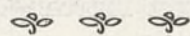
La Veuve Joyeuse qui depuis plus de deux ans a triomphé sur toutes les scènes de l'Allemagne et de l'Autriche, vient enfin de paraître sur une scène française ; c'est l'Apollo qui eut le privilège de cette opérette.

La Veuve Joyeuse est tirée d'une pièce de Meilhac, *L'Attaché d'Ambassade*. La critique d'Outre-Rhin avait omis ce détail que les deux

auteurs allemands ne s'étaient guère pressés, trop discrets en vérité, de lui révéler sans doute. *L'Attaché d'Ambassade* eut il y a cinquante ans, un succès tout à fait incertain ; sur son livret MM. Victor Léon et Léo Stein écrivirent une chose fort quelconque, mais qui eut la veine rare de rencontrer un musicien de talent, M. Franz Lehar, lequel broda sur ce rien, de délicieuses mélodies. Elles décidèrent de l'heureuse carrière de *La Veuve Joyeuse* dont bien avant qu'elle ait paru sur une scène française, nous connaissions les plus ravissantes mélodies.

Deux de nos plus spirituels auteurs, MM. Robert de Flers et Armand de Caillavet, distingués collaborateurs du *Figaro*, ont été les adaptateurs à la scène française de l'opérette allemande ; ils l'ont fait avec cette verve, cette délicatesse, ce tact qui les caractérisent ; grâce à leur intervention, *La Veuve Joyeuse* a été débarrassée de quelques lourdeurs ; elle est d'une exquise fraîcheur ; cette pièce est un rien ravissant, admirablement joué au surplus.

MM. Robert de Flers et de Caillavet ont rendu au pastiche un peu de la grâce qu'avait mise Meilhac dans *L'Attaché d'Ambassade*. Ils ont fait plus encore : ils ont fait rendre hommage à Meilhac en faisant payer à sa succession 3 0/0 sur les recettes que fait la pièce à l'Apollo. Les... auteurs allemands ont accepté, en rechignant, mais accepté et ainsi reconnu et consacré la source où ils ont puisé la gloire et une fortune.



Pour les enfants !

Il manque à Paris un établissement de spectacles spécialement destinés aux enfants. Le cirque n'existe pour ainsi dire plus ; il n'y a plus d'hippodrome ; on a guère à leur offrir que le cinématographe, c'est bien, mais peut-être pas assez. On ne sait, en vérité, où conduire les enfants et c'est tout à fait désolant pour eux ! Nos music-halls ne sont pas faits pour eux.

Il semble pourtant que celui qui entreprendrait la création d'un établissement à la fois théâtre, cirque et hippodrome et dont les spectacles seraient entièrement conçus pour amuser la vraie jeunesse, connaîtrait un succès fou et réaliserait des bénéfices intéressants.

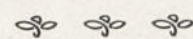
Du jour où les music-halls ont fait paraître sur leur scène les numéros qui étaient le privilège des cirques, les cirques furent voués à la disparition et comme les programmes des music-halls sont d'un éclectisme qui empêche les papas et les mamans ayant quelque peu le respect de la jeunesse d'y conduire leurs enfants, les pauvres bambins sont aujourd'hui privés des distractions qu'ils connaissaient autrefois.

Il y a quelques années, un écrivain charmant eut l'idée de créer dans Paris un établissement entièrement consacré à amuser la jeunesse : une

véritable fête foraine permanente. Il fut à deux doigts de réaliser son idée qu'il n'est pas besoin de développer pour voir tout ce qu'elle a de joli. Il l'eut peut-être trop tôt ; il semble bien que l'heure soit actuellement propice à une telle entreprise. Il y eut en 1900, à l'Hippodrome de la place Clichy, une tentative fort heureuse et très réussie de matinées enfantines ; on n'y donnait point simplement une répétition du spectacle que l'on réservait le soir aux grandes personnes ; tous les numéros étaient de ceux qui pouvaient vraiment plaire et amuser fillettes et garçons ; ces matinées eurent un succès considérable et, chose curieuse, non seulement elles ravirent les enfants, mais elles amusèrent les parents. Il y eut là, en effet, des numéros désopilants : des courses de clowns à ânes, des courses en brouettes, des courses de cochons, des concours de drôleries entre clowns, etc..., qui furent, en vérité, des instants tout à fait charmants.

Il faudrait, l'hiver prochain, qu'un tel établissement existât à Paris avec un tel programme ; on sait, l'été, que faire des enfants, mais l'hiver venu, c'est tout un problème pour les mamans que d'occuper les jeudis des bambins et des bambines : amuser les enfants est une chose exquise et l'on s'étonne vraiment qu'elle n'ait encore tenté personne ici.

E.-F. REINAL



Londres, 25 Mai

Le public des théâtres à Londres peut s'offrir en ce moment le délicat plaisir de voir Mr Lewis Waller jouer dans la même pièce que Miss Maxime Elliot, cette artiste américaine d'un talent et d'une beauté également remarquables. La pièce c'est *La Conquête*, par George Fleming, tirée d'un roman de Balzac et jouée au Lyric Theatre. C'est un peu le secret de Polichinelle que le pseudonyme de George Fleming dissimule la personnalité de Miss Constance Fletcher. Quant à la pièce elle est bien conduite, quoique manquant un peu de vigueur. L'action se passe entre 1801 et 1804 et le principal personnage est un des généraux de Napoléon. Le général est amoureux de la belle Antoinette, duchesse de Langeais. La duchesse de son côté est amoureuse du général, ce qui ne l'empêche pas, — au contraire, — de lui chercher querelle. Le général part furieux. Il revient à la nouvelle que la duchesse va prendre le voile. La Supérieure du couvent fait croire au général que la mort simulée qui précède la cérémonie de la prise du voile est une mort réelle. Le général dans son désespoir tente de se tuer. La fausse morte se jette dans ses bras à temps pour empêcher un irréparable malheur et tout se termine le plus heureusement du monde. Bien que le rôle de la duchesse ne soit pas dans la note habituelle des rôles de Miss Maxime Elliot, elle y met une force dramatique digne des plus grands éloges. Mr Lewis Waller, dans le

Santé et Beauté

« La Beauté vaut la Vertu » a écrit un philosophe austère, Ernest Renan.

La plupart des femmes du monde ont adopté cette maxime, mais pour la mettre en pratique, elles emploient souvent des moyens empiriques qui ne donnent pas toujours les résultats espérés. Celles qui ont acquis de l'expérience à leurs dépens s'adressent à Guerlain, sachant bien que le réputé parfumeur, par une longue pratique, a gagné un savoir et une autorité incontestables en la matière.

C'est pourquoi toutes ont adopté son *Secret de Bonne Femme*, crème que l'on met avant la poudre pour la rendre plus adhérente et qui préserve la peau du hâle, des rides, lui donne une matité délicate. Elles n'oublient pas encore de rehausser l'éclat de leur teint avec le *Rose du Moulin* et de mettre ensuite un peu de poudre *Ladies in all Climate* ou *Alba Pulvis* ; impalpables, adhérentes et très rafraîchissantes, ces poudres entretiennent la frai-



cheur et la douceur de la peau, lui communiquent un velouté de fleurs.

Pour entretenir leur santé, elles évitent les odeurs malsaines, en vaporisant leurs appartements avec des parfums frais, toniques et vivifiants, tels que *Après l'Ondée*, *Tsao-Ko* ou le *Mouchoir de Monsieur*, d'un arôme fin, délicieux, persistant, qui enveloppe d'une atmosphère saine, pleine de charme et procure le bien-être et la beauté.

On sait, en effet, que les parfums français sont supérieurs à tous les autres ; cela tient à deux causes : tout d'abord à notre climat particulièrement propice à la culture des fleurs odorantes ; en second lieu, à la savante préparation employée par Guerlain pour extraire les essences des fleurs qu'il peut récolter à Grasse.

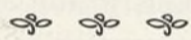
C'est ce qui explique leur action bienfaisante sur l'organisme.

Durant les déplacements et les voyages, ces parfums sont précieux pour neutraliser l'odeur des appartements d'hôtels et ils rendront dans ces cas-là, d'inappréciables services.

MARQUINETTE

rôle du général, déploie toute la vigueur et toute la sincérité que le public est habitué à rencontrer chez cet excellent acteur

The Chorus Lady (La Dame de chœur), par Mr James Forbes, que donne le Vaudeville, est encore une pièce américaine. Malgré des insuccès répétés, l'impresario américain persiste dans son idée que « Londres a besoin qu'on le réveille » en matière de théâtre, et que le meilleur stimulant qu'on puisse lui administrer est une série de pièces américaines. Mais Londres aime mieux continuer son somme que de se laisser réveiller par ses cousins d'Amérique, si l'on en juge par le peu de succès des entreprises théâtrales de ceux-ci. Cela dit à titre de remarque générale, il faut convenir que « La Dame de chœur » fait exception à la règle et qu'elle a un très grand succès. Ce succès, on peut le dire, est plutôt dû au talent et à la sympathique personnalité de Miss Rose Stahl, chargée du rôle principal, qu'au mérite de la pièce. Il faut signaler cependant un autre élément de succès dans l'argot ou « slang » américain dont la pièce est remplie, et qui fait que, par instants, le public « se tord ». Mais parlons un peu de la pièce. C'est l'histoire de deux jeunes personnes éprises d'un bel amour pour les planches. La plus jeune, Norah, ne doit qu'à l'œil vigilant et maternel de sa sœur aînée, Pat (Miss Rose Stahl), d'échapper aux pièges qui se dressent sous les pas inexpérimentées d'une demoiselle de chœur (« chorus girl »). Miss Stahl est entourée de partenaires qui déjà, en Amérique, ont puissamment contribué au succès de la pièce : Miss Alice Leigh, Miss Kenyon Bishop, Miss Eve Dennison, Mr Giles et Mr Lucas.



Le *Queen's Theatre* nous a donné un « musical comedy », ou opérette, *The Persian Princess*, qui, en matière de costumes brillants, de soies chatoyantes, de bijoux étincelants, défie toute concurrence. Comme la scène se passe en Orient, ce déploiement de luxe est tout à fait à sa place et fait honneur à la direction. C'est à peu près tout ce que l'on peut dire à la louange de ce spectacle, car pour ce qui est de la pièce en elle-même, l'intrigue en est singulièrement pauvre et décousue. Ce qui la sauve surtout c'est le jeu remarquable de Mr George Graves et de Miss Ruth Vincent. Les couplets, par Mr Percy Greenbank, contiennent de fort jolies choses. La musique, par Mr Sidney Jones, est mélodieuse, sans s'élever jusqu'aux cimes.

The Arcadians, que donne le Shaftesbury Theatre, est le résultat d'une collaboration multiple. La musique est de Lionel Monckton et Howard Talbot, les couplets sont de Arthur Wimperis, et la pièce elle-même est de Mark Ambient et A. M. Thompson. Nous devons à cette collaboration une des meilleures opérettes qui aient paru depuis bien longtemps sur la scène londonienne. L'intrigue est abracadabrante. Mr Smith tombe d'un aéroplane au beau milieu de l'Arcadie. Pour s'être rendu coupable d'un mensonge il se voit plongé dans le Puits de la Vérité. Il en émerge, après une complète métamorphose, sous la forme d'un bel adolescent. Après une suite des plus étranges aventures, il retombe dans le terre-à-terre de son existence primitive. Miss Phyllis Dare a un rôle dont le savoureux accent irlandais est l'un des principaux éléments et elle s'en acquitte à merveille. Miss Florence Smithson, une débutante, a une voix délicieuse et un joli talent d'actrice, et le rôle tout à fait farce de Miss Ada Blanche est un des clous de la pièce. Deux acteurs de talent contribuent largement à entretenir le public en joyeuse humeur, Mr Dan Royle dans le rôle de Smith, et Mr Lester dans le rôle d'un jockey mélancolique. Immédiatement après la première représentation, Mr Charles Frohman s'est assuré les droits de reproduction pour l'Amérique.

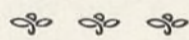
Le Colonel Smith, une comédie du genre léger, par Mr A. E. W. Mason, avec Mr George Alexander et Miss Irene Vanburgh dans les rôles principaux, et jouée dans le plus artistique des décors, est la production la plus récente du St-James

Theatre. Mais c'est encore là une de ces pièces, trop nombreuses malheureusement dans ces dernières années, dont l'intrigue est trop courte pour atteindre la fin du quatrième acte. Le dialogue est assez brillant, et spirituel parfois, sans être jamais étincelant. Mr George Alexander mérite les plus grands éloges pour la façon dont il a monté la pièce.

Les Matinées de His Majesty's Theatre ont eu jusqu'ici le plus grand succès et paraissent répondre à un désir qui était resté longtemps sans satisfaction. *Un ennemi du peuple*, une adaptation de la pièce bien connue d'Ibsen, est admirablement jouée par Mr Tree aidé de Miss Beatrice Forbes Robinson et de Mr Louis Calvert.

Mr Preedy et la Comtesse, une farce en trois actes, par Mr R. C. Carton, donnée au Criterion, est un peu leste peut-être pour un public anglais, sans toutefois dépasser les bornes permises. Il s'agit des embarras comiques d'un célibataire qui cède sa chambre pour une nuit à une dame et de l'imbroglio qui en résulte. La pièce est on ne peut plus gaie et Mr Weedon Crossmith, dans le rôle principal, contribue largement aux éclats de rire qu'elle excite depuis le commencement jusqu'à la fin. Miss Compton, dans le rôle de la Comtesse, lui donne la réplique avec sa grâce et son charme habituels.

Le Diable, que donne l'Adelphi Theatre, est une pièce malsaine adaptée du hongrois par Mr Henry Hamilton. Elle ne se sauve que par le jeu excellent de Mr Lyon Harding, qui remplit le rôle du Diable. La pièce, bien connue déjà sur le continent européen et en Amérique, vient d'être donnée pour la première fois en Angleterre. Miss Constance Hyem et Miss Alexandra Carlisle s'acquittent bien de leurs rôles.



Les admirateurs anglais de la belle musique se réjouiront que la Censure ait enfin levé l'interdiction qu'elle avait mise sur *Samson et Dalila* de Saint-Saëns. On attribue cette heureuse mesure à l'intervention de la Reine Alexandra, qui est une admiratrice enthousiaste de l'opéra. Sa Majesté entendit *Samson et Dalila*, il y a deux ans, à Buckingham Palace, et exprima au compositeur l'espoir qu'elle avait de voir quelque jour l'œuvre représentée devant le public anglais. L'interdiction était due à ce que l'opéra met en scène des personnages de la Bible. La musique elle-même était connue depuis longtemps en Angleterre par les concerts. Le succès de l'opéra à Covent Garden a été triomphant. L'interprétation est de premier ordre, de l'avis même du compositeur, venu à Londres pour contribuer à la mise au point de l'œuvre. Le rôle de Dalila est rempli par M^{lle} Kirkly Lunn, le premier contralto de Covent Garden.

TOM NODDY



Fonds d'États. — Après un nouvel accès de faiblesse, le marché des *Rentes Françaises* s'est raffermi, une fois franchi le cap du 1^{er} mai, si redouté de certains. Les craintes ne s'étant pas réalisées, si l'on considère l'excellente situation monétaire actuelle, on peut prévoir une accentuation du mouvement de reprise de notre fonds national.

L'*Extérieure Espagnole* a eu un marché calme et soutenu, en attendant que commence la discussion des projets du ministre des Finances relatifs à la suppression de l'*affidavit* et à l'amortissement de la dette publique. Le projet de budget pour l'exercice 1910 vient d'être présenté aux Cortès ; il comporte 1.090.757.426 pesetas de recettes et 1.048.886.058 pesetas de dépenses, soit un excédent prévu de 42 millions de pesetas environ.

La victoire remportée par les Jeunes-Turcs sur le parti réactionnaire a produit une impression favorable sur la Bourse qui n'a guère été influencée

par les mauvaises nouvelles d'Asie Mineure. On espère qu'ayant le pouvoir, les Jeunes-Turcs feront tous leurs efforts pour rétablir le calme dans l'Empire ottoman. Aussi le marché des *Rentes Ottomanes* a-t-il fait preuve de très fermes dispositions.

Établissements de crédit. — Dans le groupe de dépôts et d'escompte, le *Crédit Lyonnais* ne s'est guère écarté de ses cours précédents. Le *Comptoir d'Escompte* et la *Société Générale* sont restés très fermes ; ce dernier établissement vient de publier son bilan au 31 mars ; les bénéfices du premier trimestre de 1909 se chiffrent par 2.786.205 francs contre 2.628.264 francs pendant la période correspondante de l'année dernière.

La *Banque de Paris et des Pays-Bas* est restée calme, cet établissement a tenu son assemblée générale le 28 avril ; le dividende a été fixé à 65 francs par action.

De son côté, l'*Union Parisienne* a tenu son assemblée générale le 24 avril ; les comptes de l'exercice 1908 ont été approuvés et le dividende fixé à 40 francs par action.

Nouvelle avance des actions et des parts de la *Banque centrale française*, dont l'assemblée générale s'est également tenue le 24 avril ; le dividende a été fixé à 25 francs par action et à 17 fr. 50 par part, ce qui fait ressortir le rendement de ces deux titres à un taux extrêmement attrayant.

Dans le groupe des sociétés immobilières, la *Rente Foncière* a conservé de fermes dispositions. L'assemblée générale du 26 avril a fixé le dividende de l'exercice 1908 à 16 francs par action ; cette répartition n'absorbe que 640.000 francs, ce qui laisse disponible un solde de près de 200.000 francs ; on ne peut que féliciter le conseil de la prudence avec laquelle il gère les affaires sociales. Le dividende sera mis en paiement à partir du 10 courant.

Chemins de fer français et étrangers. — Les dispositions générales du marché des actions de nos grandes Compagnies de chemins de fer ne se sont guère modifiées. Si les cours de quelques valeurs de ce groupe se sont légèrement raffermis, en revanche, le mouvement des affaires a été des plus restreints.

Dans le groupe étranger, le marché des *Chemins espagnols* a fait preuve de dispositions assez peu brillantes, la fixation des dividendes de l'exercice 1908 à des chiffres à peine supérieurs à ceux de 1907 ayant produit une sérieuse déception. C'est ainsi que le *Nord de l'Espagne* répartira 14 pesetas au lieu de 10 pesetas et le *Saragosse* 17 pesetas au lieu de 16 pesetas. Les résultats obtenus par cette dernière Compagnie sont particulièrement décevants. Malgré une augmentation de recettes brutes de 2.200.000 pesetas, le bénéfice net ne s'est accru que de 700.000 pesetas.

Les *Chemins lombards* viennent de publier leurs comptes pour l'exercice 1908. Les recettes d'exploitation se sont élevées à 137.047.00 couronnes en diminution de 60.000 couronnes sur 1907 ; quant aux dépenses d'exploitation, elles ont été de 84.831.000 couronnes, en augmentation de 8.934.000 couronnes. Les comptes se soldent par un déficit de 8.072.000 couronnes, alors que l'exercice précédent avait laissé un bénéfice net de 1.297.000 couronnes.

Nouvelle hausse des actions du *Chemin de fer de Rosario à Puerto-Belgrano* qui continuent de bénéficier d'achats très suivis. Les résultats déjà obtenus sur le premier tronçon ouvert au trafic des marchandises seulement, — les gares n'étant pas terminées, — font augurer très favorablement de l'avenir de la ligne.

Les actionnaires des *Nitrate Railways* ont tenu hier leur assemblée générale. Les recettes brutes se sont élevées à £ 588.308 contre £ 570.237 en 1907 ; quant au produit net de l'exploitation, il se chiffre par £ 224.765, contre £ 226.176. Le dividende total de l'exercice a été fixé à 3 0/0 ; une somme de £ 18.362 a été reportée à nouveau.

ALFRED DUPUY



La route de Paris, par Sauerveid. (Musée Carnavalet.)

LA ROUTE

Son passé, son avenir

Par LÉON AUSCHER

L'histoire de la Route se confond avec celle de l'Humanité. L'homme, depuis les périodes préhistoriques jusqu'à nos jours, a toujours eu ce but : sortir de l'isolement personnel ou collectif, chercher de plus en plus loin l'échange des produits de son travail, propager dans toutes les directions le fruit de sa pensée. Tandis que toute barbarie se confine dans d'étroites limites, et ne cherche pas à sortir des bornes que le hasard et la nature lui ont tracées, toute civilisation s'étend, rayonne, empiète sur tout ce qui l'entoure, crée des voies d'accès vers toutes les directions, et par ces voies porte partout la pensée, — c'est-à-dire la lumière, — et le commerce, — c'est-à-dire la vie.

Notre primitif ancêtre, — celui qui nous fut révélé par la géologie, plus que par l'histoire, — l'homme des cavernes, ramassa un silex, le rendit tranchant en l'ébréchant à coups de pierre, et le sertit dans l'extrémité fendue d'une branche. Ainsi fut créée la première hache ; et si elle servit à maintes besognes de guerre contre les uns, de défense contre les autres, un de ses premiers emplois fut le défrichement ; grâce à elle, la sente tracée dans l'inextricable végétation de la forêt vierge, permit à l'homme de communiquer avec l'homme, — soit pour le vaincre, soit pour le secourir. — De nos jours encore, et malgré le flot toujours montant des explorateurs, l'Afrique présente certaines régions non foulées par la conquête européenne. Et à travers les ténèbres de la noire forêt, — de cette « darkest Afrika » de Stanley, — la hache et le coutelas des pionniers d'aujourd'hui défrichent le premier sentier, et ils cheminent péniblement, en lutte perpétuelle

contre les obstacles de la nature, tels leurs prédécesseurs.

C'est donc le sentier, la sente, la piste, qui ont été les premières voies de communication entre les hommes. Pendant de longues séries de siècles, il en a été ainsi. Et lorsque, après la lutte pour la vie, et même pour sa place au soleil, l'homme eut asservi et domestiqué de nombreux animaux, créé son champ, et construit sa hutte, il continua à trouver suffisant l'ancien chemin de défrichement, car ce sol mou, amas de terre et de poussière en été, marécage en hiver, convenait seul à ses moyens de locomotion. L'homme n'avait pas encore appris à travailler le métal. Il ne devint industriel que le jour où le fer lui fut révélé. Il ne commença à battre la terre de ses chemins que lorsque son cheval fut muni de ses premiers fers.

Mais, circulation ne veut pas dire locomotion. Cette dernière date de la première roue. Et aucune investigation dans le passé ne permet d'en fixer, même approximativement, les origines. Si loin que l'on porte ses recherches, les inscriptions et sculptures des périodes historiques les plus lointaines révèlent l'existence de véhicules de l'espèce des chars. Il paraît donc évident que la roue appartient à la préhistoire. Et il est logique d'admettre que le premier véhicule imaginé par l'homme ayant été forcément une boîte à brancards trainée sur le sol, c'est-à-dire un traîneau, celui qui lui a immédiatement succédé a été muni de rouleaux pour en faciliter le déplacement. Ces rouleaux d'abord indépendants, puis fixés à la caisse, ont été dans le début des billots de bois, fragments de troncs d'arbres, grossièrement égalisés à la hache. Il en existe encore

de pareils chez certaines tribus nègres de l'Afrique. La roue a donc certainement succédé au rouleau au moment où l'industrie humaine a permis sa fabrication. Elle est postérieure à

permettrait pas, et dont les vestiges nous étonnent encore aujourd'hui. Mais si l'Égypte nous a laissé la preuve matérielle de sa prospérité routière, par ailleurs il n'en est pas ainsi, et seuls les bas-reliefs et les inscriptions nous restent pour nous dire que là aussi les peuples et les rois attachaient une grande importance à leurs moyens de communications.

Et c'est ainsi que nous savons que de Babylone, nombreuses rayonnaient les routes vers la Perse, l'Inde et la Syrie, et que les trois grandes routes assyriennes étaient celles de Suze, Ecbatane et Sardes. Et nous lisons dans la Bible que Moïse, conduisant les Juifs d'Égypte vers la Terre-Promise, dit au Roi des Amorhéens : « Ainsi passera mon peuple à travers ton pays ; et nul ne foulera les champs de ton peuple, et ne sortira des *grands chemins* » (XV^e siècle avant J.-C.).

Les fouilles de Carthage ont mis à jour des fragments de chaussées pavées : leur âge est incertain. Il est difficile de déterminer si le gros pavé carthaginois a été inspiré par la dalle égyptienne, et ramené par un juste sentiment d'économie à des dimensions plus réduites, ou s'il est dérivé de la voie romaine. Les vestiges témoins de ces fouilles inclineraient à faire adopter plutôt la première hypothèse.

La Grèce, sur laquelle nous possédons une si riche documentation historique, n'a légué à nos recherches que d'insignifiantes traces de son développement routier. Et cependant le char grec, et plus haut dans l'antiquité le char troyen, impliquent l'allure rapide qui exige tout au moins une chaussée damée et une route dure. Et le bon Hérodote note avec soin, au cours de ses voyages, la longueur des routes, leur largeur, le nombre d'hommes qu'il a fallu pour les construire. Mais les invasions successives de la Grèce, et sa décadence après les victoires romaines, ont plongé prématurément ce pays dans une sorte de moyen âge pendant lequel ont sombré tous les vestiges de son ancienne civilisation. Et pour trouver une idée nette et exacte de ce que pouvait être la voirie ancienne, il faut se reporter à celle des Romains qui furent des maîtres en la matière. Car la voie romaine, — que nous allons étudier un peu plus longuement, — fut l'instrument de la conquête du vieux monde. Elle est restée, — on le verra plus loin, — le modèle de la chaussée résistante et solide. Et la *Route Future*, celle dont le prodigieux développement de la locomotion automobile vient de nous imposer la récente étude,



La Via Aurelia à Proeli, près de Rapallo
(Cliché L. Auscher)

l'âge de la pierre. Elle a précédé de quelques dizaines de siècles les premières époques historiques.

Le premier véhicule digne de ce nom que nous ait légué l'histoire est le char égyptien du Musée de Florence. On a pu le dater de la XII^e dynastie. Il remonte donc au XXIII^e siècle avant Jésus-Christ. Il est déjà tellement perfectionné, si bien muni de tous les accessoires nécessaires à un bon attelage et à un excellent équilibre, que son seul aspect induit à penser que la locomotion égyptienne atteignait à ce moment un rare développement. La finesse des roues, la légèreté des jantes sont celles d'un véhicule capable de marcher vite. Quelle était donc la qualité des routes qui permettaient de telles allures ? Et sur quel sol roulait ce char de Ramsès II (Sésostri) dont les chevaux galopent si superbement sur les frises de son temple de Thèbes ? Les dernières fouilles nous fixent sur ce point, et nous permettent d'affirmer que si loin que l'on remonte dans l'histoire égyptienne, cinq, six mille ans avant Jésus-Christ, on trouve des voies dallées, admirablement roulantes, joignant les villes riveraines du Nil aux ports d'arrivée des bateaux.

Le premier réseau routier connu est donc celui de la Basse Égypte, avec le Nil comme artère longitudinale, et une série de routes perpendiculaires au fleuve, qui en desservent les riverains.

Nous venons ainsi de passer, sans aucune transition, de la barbarie de la préhistoire à une perfection routière déconcertante, et nous voyons par là que, de même que pour l'histoire générale du monde, le voile du passé a recouvert d'une obscurité à jamais impénétrable les périodes intermédiaires, dont la connaissance eût si précieusement servi à nos études.

Aux Pharaons, donc, revient l'honneur d'avoir été les premiers créateurs d'un système de routes dont les vestiges nous révèlent la perfection. Routes mégalithiques comme toute l'œuvre de ces rois tout-puissants ; routes construites, comme les pyramides, les hypogées, les temples, au prix de millions de vies humaines, destinées comme eux à l'éternité, ensevelies comme eux sous le sable du désert, et la poussière des ruines !

L'Assyrie, la Perse, et la Judée, ont traversé — après l'Égypte probablement — de semblables périodes de tyrannie somptueuse et toute-puissante. A toute époque où l'on faisait bon marché de la vie dans une humanité dense et compacte, les travaux d'art prenaient un développement que la pauvreté de nos budgets modernes ne



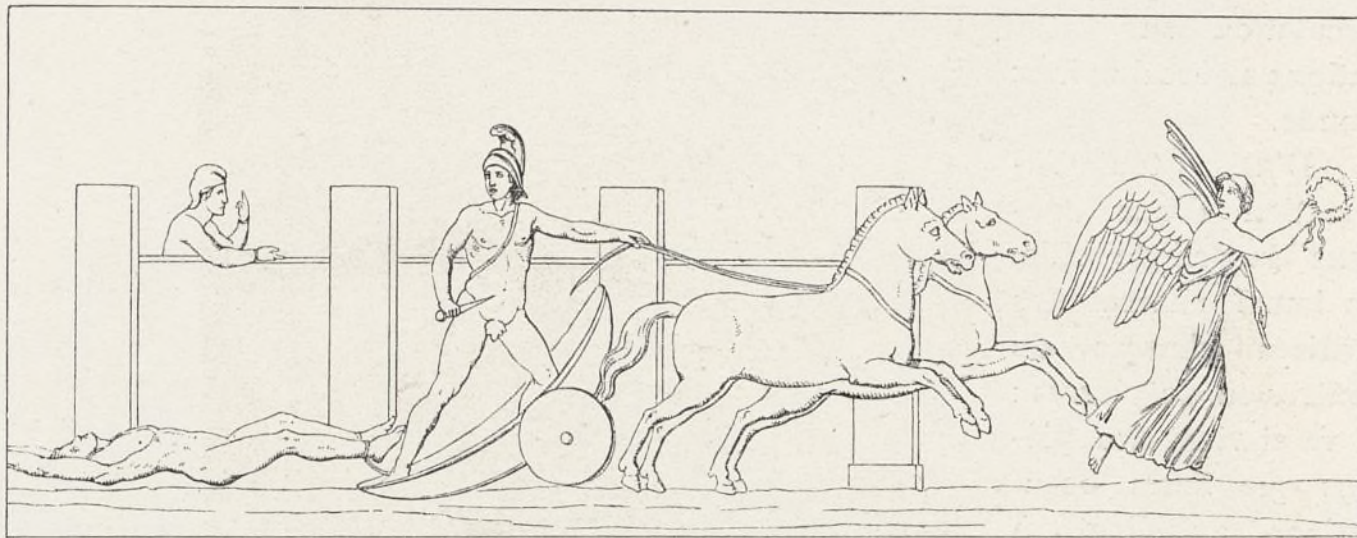
La Via Aurelia, à Santa-Margarita di Ligure
(Cliché L. Auscher)

ressemblera à s'y méprendre, comme procédés de construction, aux antiques chaussées qui, de la borne d'or du Forum, rayonnaient vers toute l'Europe.

La voie romaine ne ressemble en rien ni à ce qui l'a précédée, ni à ce qui l'a suivie. Ce n'est ni le dallage des Egyptiens, ni en se reportant à plusieurs siècles plus tard, le pavé de Louis XIV, ou la chaussée empierrée de nos jours. En dehors des Romains, tous les autres peuples n'ont protégé leurs routes que par des revêtements superficiels, par des croûtes plus ou moins solides. La voie romaine, au contraire, est un vaste ouvrage de maçonnerie : à dire vrai, c'est une digue à fletir de terre, digue enterrée lorsque le sol était normal, en saillie lorsque la terre était marécageuse ou sujette aux inondations, accrochée aux obstacles, lorsqu'elle ne pouvait, ni les traverser, ni les franchir.

Les principes de construction étaient les mêmes pour toutes les routes. La largeur seule du bloc de maçonnerie variait suivant leur importance. Deux sillons parallèles traçaient d'abord la position de la route sur le sol, et définissaient ce que l'on appellerait aujourd'hui son profil en long. C'est ce sol rompu longitudinalement, cette *via rupta* qui a donné son nom à la route. L'intervalle des deux sillons était creusé jusqu'à 1^m10 de profondeur ! Et une fois cette fosse creusée, on en tassait le fond et on y établissait une première assise de maçonnerie faite de gros enrochements cimentés et épaisse d'environ 0^m70. Sur cette base on disposait une couche bien dressée de près de 0^m15 de cailloux noyés dans un mortier de chaux. Enfin un revêtement en dalles épaisses d'environ 0^m25, à joints cimentés, venait terminer la construction. Un léger bombement favorisait l'écoulement des eaux : des trottoirs pavés étaient réservés aux piétons. Jusqu'à de grandes distances de Rome et des villes importantes, des bancs de pierre placés de distance en distance permettaient aux cavaliers de se remettre en selle, aux piétons de se reposer. Enfin, tout un système de bornes miliaries indi-

vainqueur, exigeant sans pitié le tribut de la main-d'œuvre de pays entiers, et employant au besoin ses légions à conquérir avec la pelle et la pioche, autant qu'avec



Achille traîne derrière son char le corps d'Hector
(Bas-relief d'une fontaine en marbre du Capitole)

la lance et l'épée, le plus vaste empire qui fût jamais. La largeur de la « Via » était suivant les cas de 4^m50 à 20 mètres. D'autres routes, moins importantes, complétaient le réseau : c'étaient la via Vicinalis, le Callis, le Trames.



Chaussée romaine à Timgad (Algérie)
(Cliché de " Sites et Monuments " du Touring-Club)

Mais la solidité de sa construction n'est pas la seule caractéristique de la voie romaine. Elle en a une autre, non moins importante : c'est l'audace de son tracé. Rectiligne, en plaine, elle franchit tous les obstacles qu'elle rencontre ; parvenue en pays montagneux, elle reste accrochée à flanc de coteau, car c'est de là, stratégique avant tout, qu'elle domine et permet de surveiller les pays conquis. Elle franchit les cours d'eaux par des travaux d'art de la même grande valeur de construction. Beaucoup de ces ponts sont encore employés de nos jours,

et ont résisté à vingt siècles d'usure et de dégradations. Quelques-uns nous arrachent encore des cris d'admiration, comme cet étonnant Pont du Gard, portant sur ses arches encore intactes le canal d'alimentation de Nîmes.

Les principales voies étaient : la voie Appienne, — la première en date, — allant de Rome à Brindisi ; la voie Aurélienne, de Rome à Arles ; la voie Flaminienne conduisant à Aquilée ; la voie Claudienne en Etrurie ; la voie Latine à Capoue ; enfin, les voies Salaria, Trajana, Valeria, aboutissaient à Adria, à Apulia, et dans le pays des Marses. On a évalué avec vraisemblance le développement routier romain à 77.000 kilomètres de grandes routes.

De toutes ces routes, celle qui nous intéresse le plus est la voie Aurélienne. C'est la première route des Gaules, cette fameuse route du littoral par laquelle la civilisation romaine a pénétré successive-

ment en Etrurie, puis en Provence et enfin a gagné l'Espagne par la Gaule Narbonnaise.

Sortons de Rome par la porte du Janicule, et suivons la



Mort de Méléagre
(Bas-relief de la Villa Albani à Rome)

quaient les directions principales et jalonnaient les distances.

On conçoit le capital représenté par ces routes. Cette œuvre immense ne fut possible qu'à un peuple guerrier et

via Aurelia vers sa première importante station : Civita-Vecchia, jadis Centumcellae, port aujourd'hui le plus rapproché de la ville. Et laissons-nous aller, dans cette atmosphère romaine si imprégnée de souvenirs, à évoquer ce que fut la circulation sur cette antique artère du vieux monde.

D'abord toute l'animation d'une banlieue de grande ville. Le lourd charroi des fardiers chargés de poutres ou de pierres ; le va-et-vient des piétons que leurs occupations appellent à Rome, ou qui viennent y vendre le contenu des mannes et des paniers qu'ils portent sur leur tête ; les chevaux et les ânes chargés de toutes les provisions dont le « Suburbs » alimente le Ventre de la Ville.

Des cavaliers passent au galop, courriers proconsulaires qui vont porter les ordres du Sénat aux provinces transalpines. De litière à litière d'élégantes patriciennes échangent des saluts. Voici de lourdes « caruccae » voitures bourgeoises et familiales, que regardent avec un certain mépris les citadins plus élégants de ce « carpentum » qui passe au trot de ses six coursiers blancs, et qui conduit sans doute à leur villa ses riches occupants. Plus loin, d'un nuage de poussière sortent les éclats sonores d'une fanfare, et, centurions en tête, une cohorte de légionnaires suit allègrement la route, les hommes marchant en deux files le long des trottoirs, armes et bagages entassés sur des chars bas à quatre roues attelés de mulets. Et tous vont à Rome ou en viennent, car de ce vieux monde, Rome est la tête qui commande, le cœur qui bat, la main qui nourrit.



..... Quelques siècles plus tard... La décadence, et le bas empire, et la chute de l'empire ; et Rome chancelle, presque mortellement atteinte, frappée en tous cas de léthargie pour un long millénaire...

Et cependant, la voie Aurélienne est toujours là, avec tant d'autres de ces longs serpents de maçonnerie dont les tronçons, malgré leurs mutilations, charpen-

tent encore si vigoureusement le sol de l'Italie.

Et s'il est une joie artistique rare, c'est de la suivre, et, touriste solitaire, de longer la côte Tyrrhénienne, ses eaux si bleues, ses criques et ses promontoires escarpés. C'est à partir de Pise, à partir surtout de Spezzia qu'il faut emprunter ce parcours, un des plus délicieux de l'Italie. Tantôt accrochée en encorbellement à des falaises plongeant dans la mer, tantôt franchissant en pente raide les caps et les arêtes rocheuses, tantôt serpentant à flanc de coteau dans l'ombre d'adorables bois d'oliviers qui dévalent jusqu'à la rive déchiquetée, elle suit toutes les sinuosités de la côte, évite la majeure partie des agglomérations, domine de loin Sestri Levante, Rapallo, Proeli, Santa-Margarita et Porto-

Fino, passe d'un bond par-dessus la presqu'île de Recco et redescend à Gênes. On la retrouve plus loin entre Gênes et Vintimille, et, passée l'actuelle frontière, elle se confond à partir de Menton avec notre fameuse route de la Corniche qui a emprunté son tracé jusqu'à Nice et Antibes. Enfin, à partir de Cannes, elle suit l'Esterel par cette splendide corniche de porphyre qu'a ressuscitée notre Touring-Club, contourne de même le rivage des Maures, et atteint Marseille, d'où, quittant enfin la mer, elle aboutit à Arles.

Mais l'activité romaine en Gaule ne s'est pas traduite uniquement par la voie Aurélienne. On attribue à Rome la construction de 20.000 kilomètres de routes en pays transalpin. Et puisque l'Algérie fait partie de notre patrimoine national, on peut doubler le chiffre. Car jamais pays ne fut favorisé d'un développement de travaux publics comme le fut la France d'outre Méditerranée. Et devant les fouilles de Timgad et de Lambèse en Algérie, et celles de Carthage en Tunisie, on reste confondu, et de la

grandeur de l'œuvre, et de sa résistance aux terribles causes d'anéantissement qui l'ont atteinte.

L'histoire de la Route se continuera désormais en France ; car si la décadence de l'empire romain atteignit cruellement



Arc de Septime Sévère à Lambèse (Algérie)
(Cliché de " Sites et Monuments " du Touring-Club)



Le Pont Flavien à Saint-Chamas (Bouches-du-Rhône)
(Cliché de " Sites et Monuments " du Touring-Club)



ARRIVÉE DE LA DILIGENCE DANS UN BOURG DE NORMANDIE

Tableau de A. Charles de LA BERGE
(Musée du Louvre)

via Aurelia vers sa première importante station : Civita-Vecchia, jadis Centumcellae, port aujourd'hui le plus rapproché de la ville. Et laissons-nous aller, dans cette atmosphère romaine si imprégnée de souvenirs, à évoquer ce que fut la circulation sur cette antique artère du vieux monde.

D'abord toute l'animation d'une banlieue de grande ville. Le lourd charroi des fardiers chargés de poutres ou de pierres ; le va-et-vient des piétons que leurs occupations appellent à Rome, ou qui viennent y vendre le contenu des mannes et des paniers qu'ils portent sur leur tête ; les chevaux et les ânes chargés de toutes les provisions dont le « Suburbs » alimente le Ventre de la Ville.

Des cavaliers passent au galop, courriers proconsulaires qui vont porter les ordres du Sénat aux provinces transalpines. De litière à litière d'élégantes patriciennes échangent des saluts. Voici de lourdes « caruccae » voitures bourgeoises et familiales, que regardent avec un certain mépris les citadins plus élégants de ce « carpentum » qui passe au trot de ses six coursiers blancs, et qui conduit sans doute à leur villa ses riches occupants. Plus loin, d'un nuage de poussière sortent les éclats sonores d'une fanfare, et, centurions en tête, une cohorte de légionnaires suit allègrement la route, les hommes marchant en deux files le long des trottoirs, armes et bagages entassés sur des chars bas à quatre roues attelés de mulets. Et tous vont à Rome ou en viennent, car de ce vieux monde, Rome est la tête qui commande, le cœur qui bat, la main qui nourrit.

..... Quelques siècles plus tard... La décadence, et le bas empire, et la chute de l'empire ; et Rome chancelle, presque mortellement atteinte, frappée en tous cas de léthargie pour un long millénaire...

Et cependant, la voie Aurélienne est toujours là, avec tant d'autres de ces longs serpents de maçonnerie dont les tronçons, malgré leurs mutilations, charpen-

tent encore si vigoureusement le sol de l'Italie.

Et s'il est une joie artistique rare, c'est de la suivre, et, touriste solitaire, de longer la côte Tyrrhénienne, ses eaux si bleues, ses criques et ses promontoires escarpés. C'est à partir de Pise, à partir surtout de Spezzia qu'il faut emprunter ce parcours, un des plus délicieux de l'Italie. Tantôt accrochée en encorbellement à des falaises plongeant dans la mer, tantôt franchissant en pente raide les caps et les arêtes rocheuses, tantôt serpentant à flanc de coteau dans l'ombre d'adorables bois d'oliviers qui dévalent jusqu'à la rive déchiquetée, elle suit toutes les sinuosités de la côte, évite la majeure partie des agglomérations, domine de loin Sestri Levante, Rapallo, Proeli, Santa-Margarita et Porto-

Fino, passe d'un bond par-dessus la presqu'île de Recco et redescend à Gênes. On la retrouve plus loin entre Gênes et Vintimille, et, passée l'actuelle frontière, elle se confond à partir de Menton avec notre fameuse route de la Corniche qui a emprunté son tracé jusqu'à Nice et Antibes. Enfin, à partir de Cannes, elle suit l'Esterel par cette splendide corniche de porphyre qu'a ressuscitée notre Touring-Club, contourne de même le rivage des Maures, et atteint Marseille, d'où, quittant enfin la mer, elle aboutit à Arles.

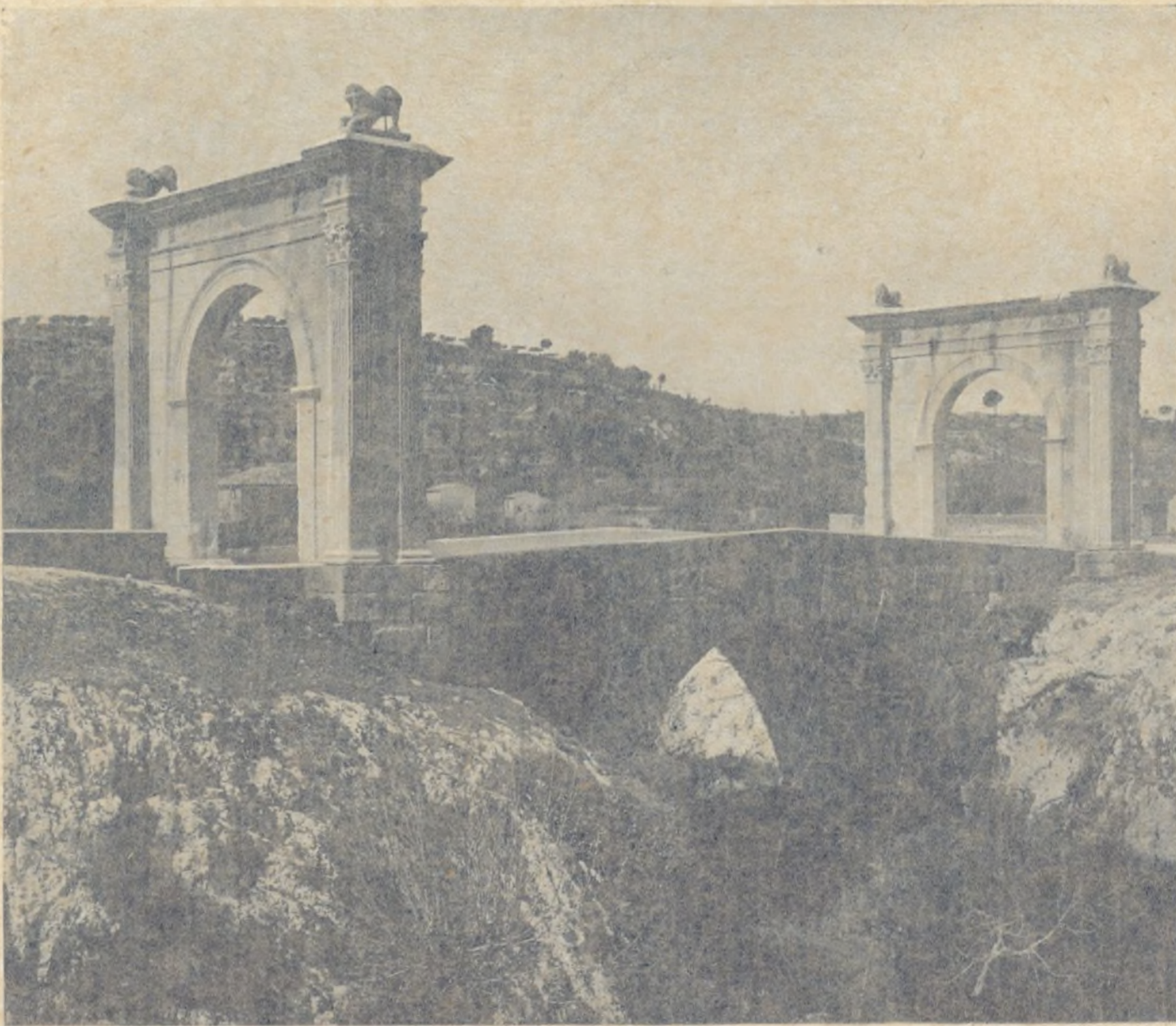
Mais l'activité romaine en Gaule ne s'est pas traduite uniquement par la voie Aurélienne. On attribue à Rome la construction de 20.000 kilomètres de routes en pays transalpin. Et puisque l'Algérie fait partie de notre patrimoine national, on peut doubler le chiffre. Car jamais pays ne fut favorisé d'un développement de travaux publics comme le fut la France d'outre Méditerranée. Et devant les fouilles de Timgad et de Lambèse en Algérie, et celles de Carthage en Tunisie, on reste confondu, et de la

grandeur de l'œuvre, et de sa résistance aux terribles causes d'anéantissement qui l'ont atteinte.

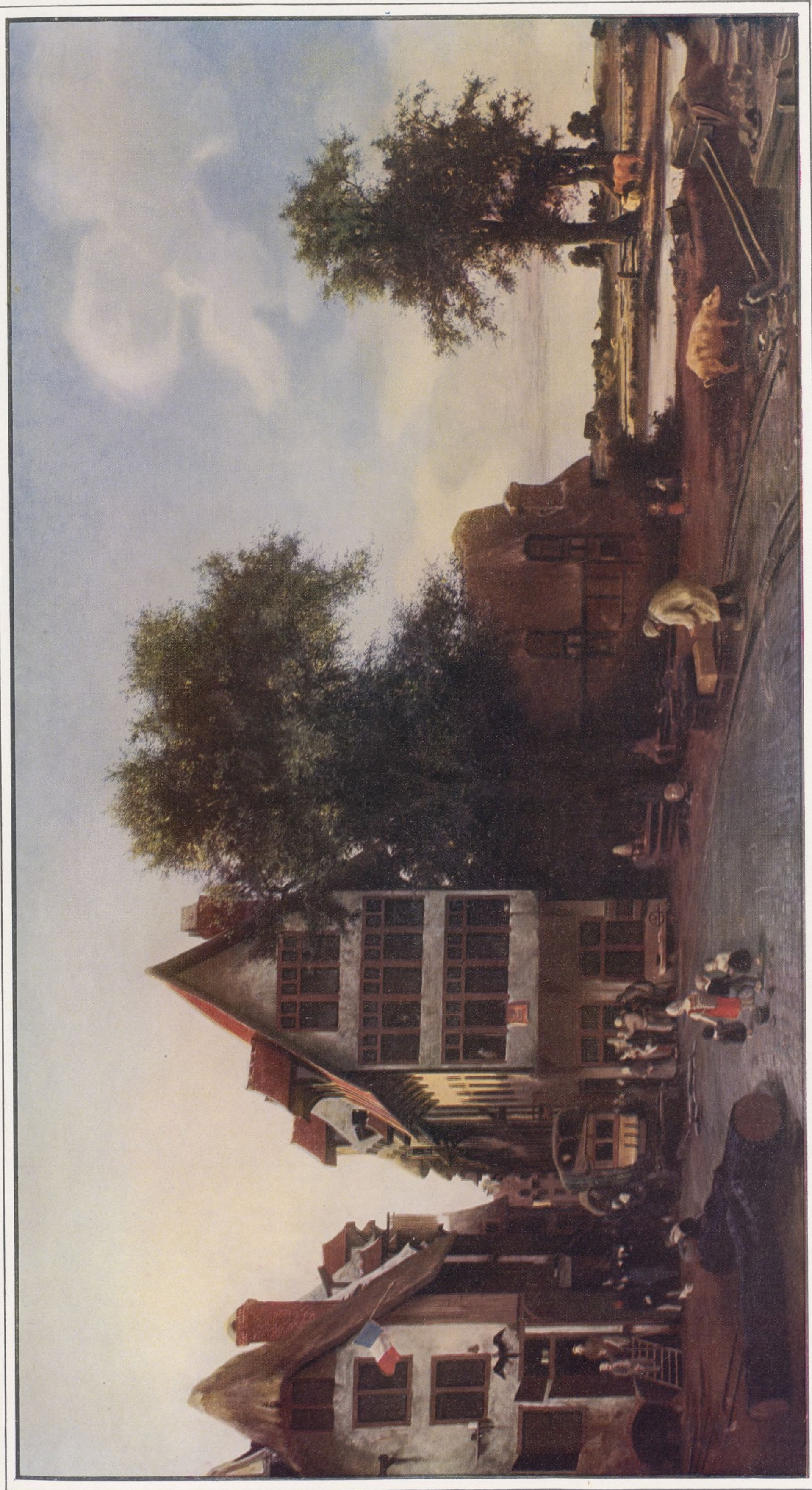
L'histoire de la Route se continuera désormais en France ; car si la décadence de l'empire romain atteignit cruellement



Arc de Septime Sévère à Lambèse (Algérie)
(Cliché de " Sites et Monuments " du Touring-Club)



Le Pont Flavien à Saint-Chamas (Bouches-du-Rhône)
(Cliché de " Sites et Monuments " du Touring-Club)



ARRIVÉE DE LA DILIGENCE DANS UN BOURG DE NORMANDIE

Tableau de A. Charles de LA BERGE
(Musée du Louvre)



Le char à bœufs mérovingien

notre pays, du moins fut-il le premier, après une longue période d'obscurité et de déchirements, à se relever, à renaître, à refaire son unité. Désormais, pour les routes comme pour les autres branches de la civilisation, la France marchera à la tête des nations.

Pendant le moyen âge l'histoire de la route n'existe plus. Plutôt pourrait-on l'intituler : l'histoire des obstacles mis à la circulation. C'est la période sombre pendant laquelle tout le labeur de l'antiquité s'émiette sous les coups répétés des invasions barbares. C'est le crépuscule de la civilisation.

Dès le V^e siècle, toutes les hordes d'Orient ont envahi la Gaule. Huns, Visigoths, Burgondes, Francs se disputent l'héritage de Rome. Ces rudes et frustes conquérants, insensibles aux avantages de la savante organisation impériale, se bornent à jouir du fruit de leur conquête sans essayer de l'entretenir. Leurs instincts guerriers seuls dictent leur conduite. Et, après plusieurs siècles, ces ancêtres du peuple français auront à peine atteint le niveau civilisé des Romains d'avant l'ère chrétienne.

Qu'importe la route à ces ardents batailleurs habitués dès l'origine à cheminer dans les forêts à peine pénétrables de la sauvage Germanie. Leur indomptable énergie brave fleuves et montagnes. Leurs chevaux, à demi sauvages comme eux, galopent mieux à travers plaines et champs que sur la voie dallée du Romain. Leur indiscipline se prête mal à cette circulation trop canalisée. Leur mobilité et leur endurance de primitifs dédaigneux des obstacles leur font mépriser ces « chemins d'esclaves ». Non seulement ils ne les entretiennent pas, mais ils les dégradent et en emploient souvent les solides matériaux à construire leurs maisons, leurs forteresses et leurs églises.

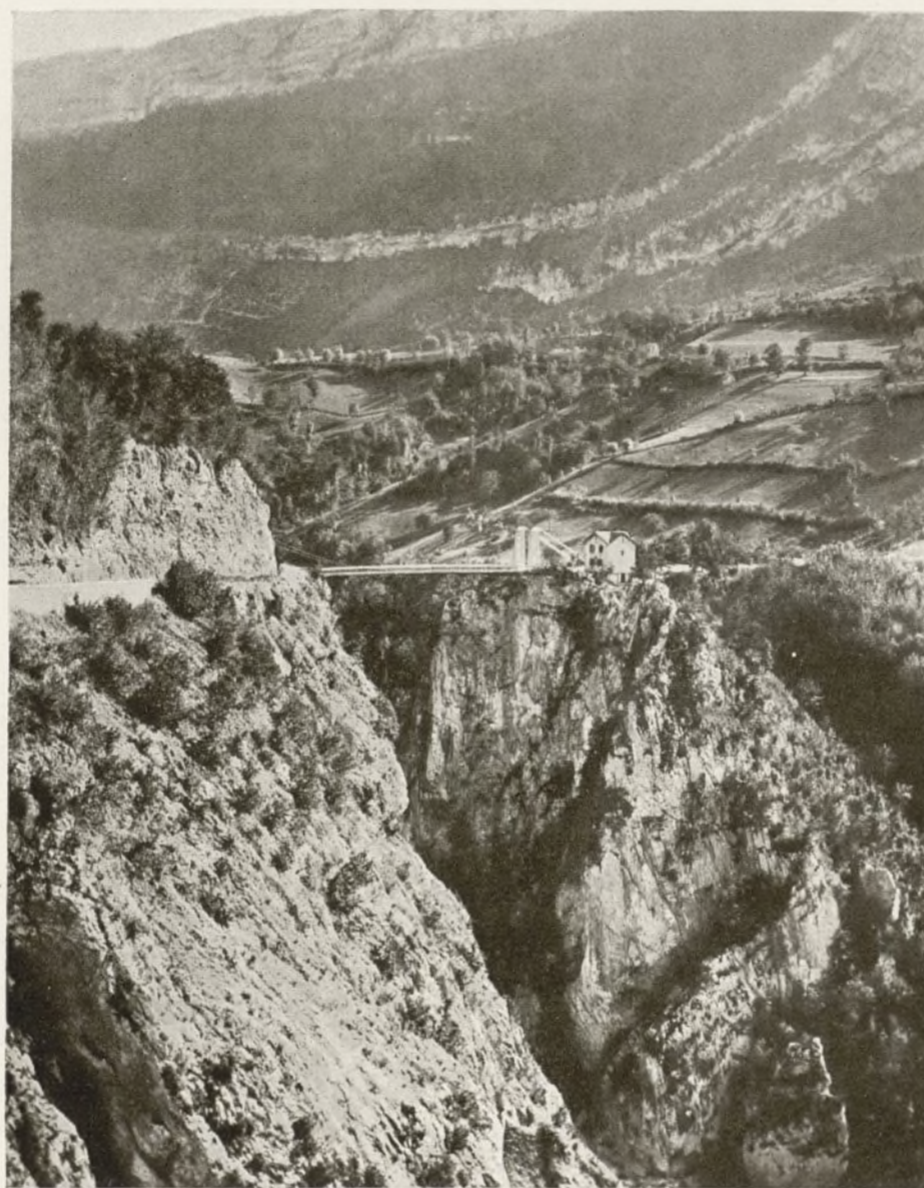
De temps à autre, un éclair illumine cette obscurité. Les vains efforts d'une Brunehaut pour restaurer les chaussées romaines du Nord-Est sont

anéantis par l'incurie de ses successeurs. A la fin de la période mérovingienne rien ne subsiste plus du réseau gallo-romain. D'ailleurs, si l'on veut bien admettre que le véhicule dominant de chaque époque est approprié à la qualité de la route qui le portait, le seul aspect du lourd chariot mérovingien et de son attelage de bœufs nous amène à conclure à une circulation lente sur des pistes à peine tracées et sur un sol mou et défoncé. Et c'est ainsi que nous revenons à notre point de départ, aux premiers temps de l'humanité.

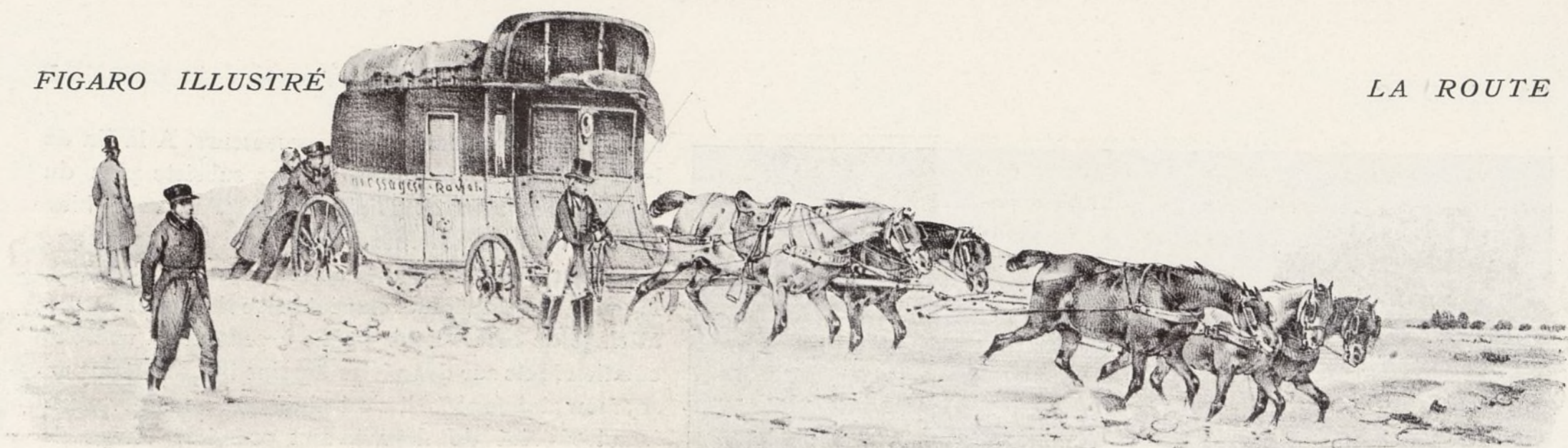
Cette faillite de la route est complète pendant deux siècles ; la lamentable déchéance des derniers Mérovingiens, puis les invasions sarrasines dont les chevauchées sèment la terreur dans le sud et le centre, en accentuent encore le caractère. Dès lors, le cheval devient le seul moyen de locomotion possible. Une grande importance s'attache par suite à sa possession qui, de plus en plus, confère honneur et dignité. Un « vilain » ne saurait s'en servir, et circuler librement devient un privilège.

A la fin du VIII^e siècle, une nouvelle lueur éclaire le ciel du moyen âge. Avec les moyens primitifs dont il dispose, et par son seul génie, Karl le Grand refait l'unité de la France, et reconstitue à son profit l'empire romain. Son premier soin est de jeter des routes vers les pays qu'il veut conquérir : vers l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie, car à ses puissantes armées et à leurs lourds convois, il faut d'autres chemins que ceux qu'empruntaient les bandes de pillards qui, sous ses prédécesseurs portaient la guerre de province en province.

Pendant tout son règne, et sous son active impulsion, impôts et corvées ont pour but presque exclusif la réfection et l'entretien de ces chaussées. A tour de rôle, il convoque telle ou telle catégorie de corvéables à faire cette besogne. Paris, Narbonne, Arles, Aix-la-Chapelle deviennent les centres successifs d'où rayonne la route carlovingienne. Une ère de prospérité semble s'ouvrir

Le Pont de l'Abîme (Savoie)
(Cliché de " Sites et Monuments " du Touring-Club)

La litière à deux chevaux



Un Mauvais Passage, par Victor Adam

pour la France ; mais toute cette splendeur, due à la valeur immense d'un seul homme, disparaît avec lui et après lui le chaos recommence.

La période qui suit, — IX^e au XIII^e siècle, — est celle de l'anarchie de la route. Elle est aussi celle de la croissance et de l'apogée de la féodalité. A la fin du IX^e siècle, vingt-neuf provinces ou états à peu près indépendants se partagent le sol ; à la fin du X^e, leur nombre atteint cinquante-cinq. Les seigneurs de chacun de ces grands fiefs considèrent comme leur propriété la route qui traverse leur domaine. Ils en barrent les issues, en commandent les passages principaux, et hérissent la France de leurs burgs ; nul voyageur ne circule sans être rançonné de mille manières, — sans compter le pillage. — Il faut payer les droits d'entrée et de sortie ; il y a les péages de ponts et ceux des barrières et chaînes des routes, — et on les multiplie à foison.

« En 1265, un marchand est volé et assassiné près d'Arras ; ses associés s'adressent au comte d'Artois pour obtenir une indemnité ; le comte répond qu'il n'est tenu à indemnité que « pour les objets volés entre le lever et le coucher du soleil. » (1)

D'après les capitulaires de Charlemagne, le produit des droits de péage devait être affecté à l'entretien des routes. Les sommes immenses prélevées sur les marchands et voyageurs

(1) Pons. — *Aperçus historiques sur les voies de Terre*. — Dunod et Pinat, éditeurs.

furent, bien entendu, toujours détournées de leur destination. Et d'ailleurs, à quoi bon cet entretien. Plus la route est défoncée, difficile, et par suite lente à parcourir, plus il est facile au féodal brigand d'en espionner la circulation du haut de son repaire fortifié, et d'envoyer ses hommes d'armes rançonner dans toutes les directions ceux que leur profession oblige à voyager.

Néanmoins, il faut se garder avec soin de perdre, — par un défaut d'entretien absolu, — une clientèle aussi précieuse qui pourrait être tentée d'emprunter d'autres itinéraires. Quand la piste est défoncée à outrance, et n'est plus qu'un amas de fondrières, les serfs sont là pour mettre des pierres cassées dans les ornières et ainsi il n'en coûte rien au seigneur.

D'ailleurs, pendant toute cette période, la paix est l'exception et la guerre la règle. Elle est partout : non seulement

de pays à pays, mais de province à province, de seigneur à seigneur, et de ville à ville. De plus en plus, la sécurité consiste à être isolé ; toute voie d'accès devient presque un danger. Ce n'est que de l'unité territoriale et administrative de la France, c'est-à-dire de la consolidation du pouvoir royal, que dateront les premières règles qui ont présidé à l'établissement de la voirie moderne.

Encore ces règles, une fois posées, ne seront-elles appliquées que par intermittences. Le pouvoir royal, — depuis Philippe-Auguste jusqu'à Henri IV, — subit de nombreuses éclipses. La France elle-même se débat dans de fréquentes



Une voiture des Messageries Royales arrêtée par des bandits près de Grenoble
(Litho de Villain, d'après Bellangé)



Relai sur la Route de Rouen, par Victor Adam

crises. A deux reprises tout paraît sombrer, et tout est à recommencer. Et si, de l'an 1200 à l'an 1600, la route ne s'améliore guère, il ne faut pas oublier que la guerre de Cent ans, et, un siècle plus tard, les guerres de religion, ont fait du pays tout entier un vaste champ de batailles.

Néanmoins, on voit de plus en plus la préoccupation des rois d'assurer les communications, et pendant ces quatre siècles, de loin en loin, un édit, une série de prescriptions, un arrêt du Parlement, font foi du vif désir du pouvoir central de mieux aménager les routes et de veiller à leur entretien.

Le premier, Philippe-Auguste se préoccupe de l'amélioration de certaines voies, et il donne ordre de paver sa bonne ville de Paris.

« Le roi Philippe, toujours Auguste, dans un court séjour qu'il fit à Paris, se promenait dans sa cour royale, songeant aux affaires de l'Etat dont il était sans cesse occupé. Il se mit par hasard à une fenêtre de son palais, d'où il se plaisait souvent à regarder par passe-temps le fleuve de la Seine ; tout à coup des voitures traînées par des chevaux au milieu de la ville firent sortir des boues qu'elles avaient soulevées sur leur passage, une odeur fétide vraiment insupportable. Le roi, qui se promenait dans sa cour, ne put lui-même la supporter, et dès lors, il médita une entreprise



Chaise de poste anglaise (XIX^e siècle)

dont l'exécution devait être difficile autant que nécessaire, et dont les difficultés et les frais avaient toujours effrayé ses prédécesseurs. Ayant donc convoqué les bourgeois et le prévôt de la ville, il ordonna, en vertu de son autorité royale, que tous les quartiers et les rues de Paris fussent pavés de pierres dures et solides, car le roi très-chrétien espérait à faire perdre à Paris son ancien nom. Cette ville avait été d'abord nommée Lutèce, ou boueuse, à cause des boues pestilentielles dont elle était remplie... » (1)

Ainsi naquit le premier pavé du Roi. Point n'est besoin de dire que Paris fut surtout pavé... de bonnes intentions. La dépense était trop forte. On pava les accès du Louvre et

(1) Mémoires de Rigord, médecin et historiographe du Roi. — Pons.



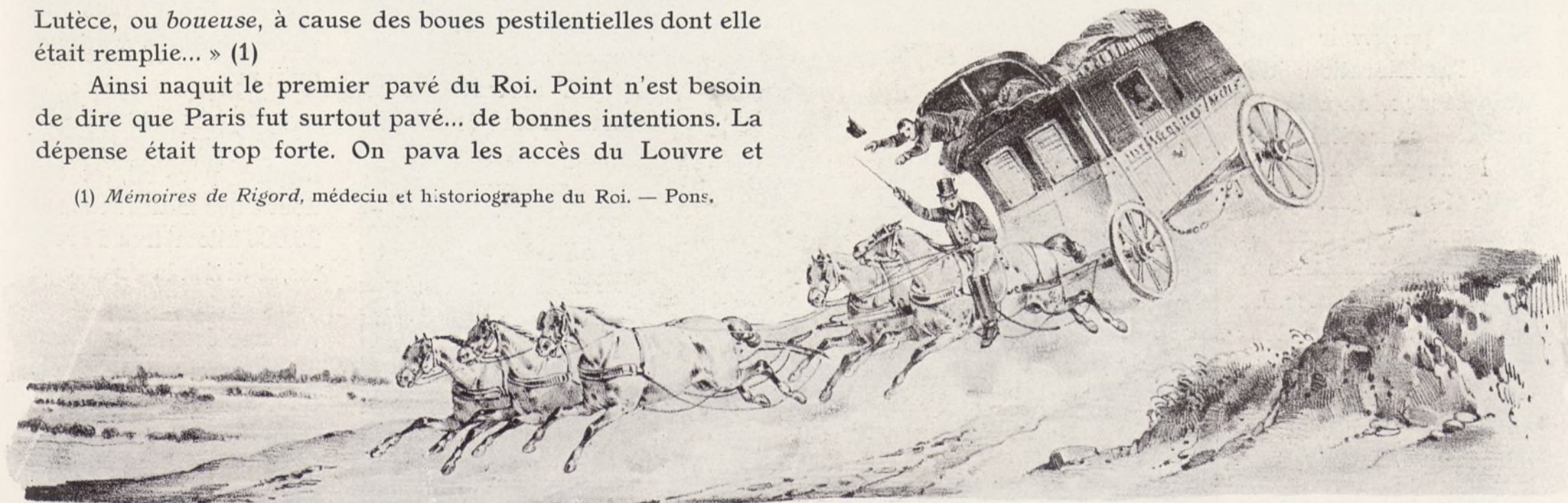
La route de Montlouis (Pyrénées-Orientales)
(Cliché de " Sites et Monuments " du Touring-Club)

quelques rues importantes... et Lutèce resta boueuse !

A cette époque, les convois de marchandises circulaient encore sur les grandes routes comme les actuelles caravanes dans le désert. A date fixe, de longues files de lourds chariots quittaient les villes avec leur chargement de denrées et de marchandises ; une escorte équipée aux frais des marchands et armée jusqu'aux dents, les protégeait contre toute attaque. Pendant tout le XIII^e siècle, nulle autre manière de voyager ne fut possible. Néanmoins, dès ce premier développement des communications interurbaines, les cités et même les seigneurs de certains grands domaines s'employèrent à rendre les chemins plus praticables et à en ouvrir de nouveaux. Mais, jusqu'à la fin du XIV^e siècle, le seul moyen de transport usité reste le cheval. Les rares gravures qui nous sont parvenues représentent dames et donzelles sur leurs haquenées ; jamais un personnage d'importance

n'est figuré sur un char ou chariot. Tout au plus, vers la fin du XIV^e siècle, voit-on apparaître des litières portées par des chevaux ou des mulets. Il est donc vraisemblable que les routes sont encore très mauvaises et praticables seulement au charroi et aux cavaliers.

Au XV^e siècle, on a glorifié en Louis XI le créateur des postes en France. En réalité, il a organisé, sur le modèle des courriers de l'Université de Paris (XIII^e siècle), un système de courriers royaux, attachés spécialement à la transmission de



Attention ! Descente rapide... Croquis de Victor Adam



Une excursion à Brighton. — Le Départ. (Estampe anglaise publiée vers 1825)

ses ordres ; et il a travaillé ainsi à la consolidation du pouvoir royal. Rien, dans l'Edit de Doullens (19 juin 1464) ne fait allusion à l'entretien des routes ; par contre, les courriers sont créés « pour la commodité de ses affaires et diligence de son service ».

Après lui, Charles VIII et Louis XII font réparer les voies conduisant de France en Italie. L'artillerie commence à se développer, et les pistes nationales ne suffisent qu'imparfaitement à son transport. Néanmoins, le moment est venu où les arts de la guerre obtiendront un résultat que ceux de la paix n'ont jamais atteint. Aussi certains véhicules commencent-ils à pouvoir circuler sur les grandes routes. Ils sont du reste en parfaite harmonie avec elles, et leur construction est primitive et massive :

« Les femmes nobles et les abbés voyageaient dans des chariots. Si ces voitures étaient fort simples comme forme et combinaison, elles étaient enrichies de peintures, de dorures, recouvertes d'étoffes posées sur des cercles, comme nos voitures de blanchisseurs ; à l'intérieur, des coussins étaient jetés sur les banquettes disposées en travers. Le coffre, jusqu'à la fin du XV^e siècle, reposait sur deux essieux sans courroies ni ressorts ; et les essieux étant fixes, parallèles, il fallait s'y prendre de loin pour tourner. » (Viollet-le-Duc).

La Renaissance, si favorable au développement de tous les arts, ne semble pas avoir influé sur l'amélioration des chaussées ; néanmoins, le luxe des cours italiennes gagne de plus en plus la cour française. Sous François I^{er}, le carrosse de gala toscan fait son apparition en France. Le roi et sa maîtresse donnent l'exemple. Après eux, les grandes dames de la cour le suivent, et, oyez ceci : l'impression produite par ces larges véhicules dans les étroites

rues de la capitale, le danger qu'une allure rapide, à laquelle la population n'était pas habituée, faisait courir aux passants,

les projections abondantes de cette boue qui était la base principale de la chaussée parisienne, tout concourut à créer un état d'âme hostile à ce nouveau mode de locomotion. Sur la demande d'un membre du Parlement — voila face, oh Colin ! — cette cour arrêta (1563) que le roi serait supplié de défendre les coches par la ville. Le roi passa outre. Qu'eût-on fait du reste de ces coches en dehors de Paris ? Les routes étaient si mauvaises dans les environs immédiats qu'il fallait deux heures pour aller du Louvre à Saint-Denis.

Le répertoire des routes de France, publié en 1552 par Charles Estienne, imprimeur du roi, dit que les chemins étaient pour la plus grande partie, à l'état de *sol naturel* ; il indique, comme le feraient nos guides actuels, les grands itinéraires, les distances des localités entre elles, et l'indication des gîtes. Ce que devaient être ces gîtes, l'état même de la circulation permet de le penser. Si quelque archaïque Touring-Club avait existé en ces temps, je

crois que sa besogne eût été grande ; et que le panonceau de coupe-gorge dangereux eût prévalu sur les autres.

Néanmoins, il sied de s'arrêter sur le règne de Henri II qui fut, — au moins au point de vue routier, — un précurseur, tant par les arrêts qu'il édicta, que par les mesures pratiques qu'il prit.

En dehors du « guide de Charles Estienne » inspiré par lui, et qui donne des indications sur 25.000 kilomètres de routes, il divisa la France en généralités à la tête de chacune desquelles il mit un trésorier de France. Chacun de ces fermiers d'impôts était tenu à l'entretien des chaussées dans son ressort. Il faut noter là le premier essai

La Route de Combe-Laval (Drôme)
(Réduction d'une photographie de " Sites et Monuments ", du Touring-Club de France)

Diligence, d'après Aubry (1823)

LA ROUTE

de centralisation favorable au développement de la voirie nationale.

Poussant plus loin, le même roi prescrit en 1552 la saisie des péages des seigneurs qui n'entretiendraient pas convenablement chemins et ponts.

De 1552 à 1560, il fait construire la route pavée de Paris à Orléans : n'oublions pas, du reste, que c'est la route de Touraine, et que c'est là que, depuis de longues années, les rois de France ont pris l'habitude de séjourner.

Enfin, en 1552, il ordonne les plantations d'arbres sur routes. N'y cherchons d'ailleurs ni l'intérêt des voyageurs, ni l'esthétique du paysage ; mais l'artillerie se développe de plus

ieurs de ses dispositions n'ont encore été abrogées par nulle loi, par nul règlement, et sont par suite encore en vigueur. Le désarroi qui suit la mort

de Henri IV, interrompt quelque peu cette œuvre.

Sous Louis XIII l'entretien des routes ne paraît pas avoir été la préoccupation dominante. Un arrêt du Parlement décide en effet que, vu le mauvais état des chaussées, les coches et carrosses publics ne seront pas tenus de parcourir plus de 9 à



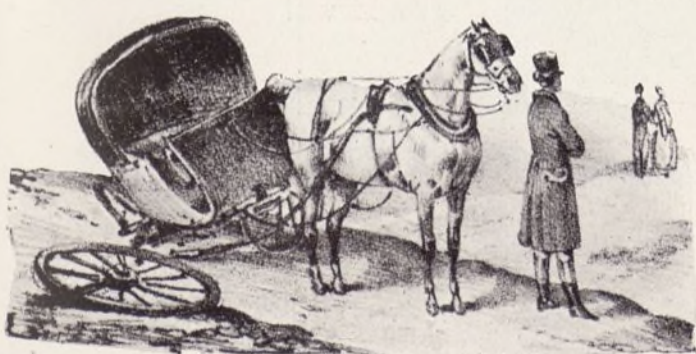
Les voitures pour Versailles et Saint-Cloud en l'an X. (Estampe du Musée Carnavalet)

en plus ; et il y a intérêt à ne manquer ni d'ormes, ni d'acacias, pour la fabrication des roues.

Il m'a paru intéressant d'insister sur la singulière importance accordée par Henri II, — roi généralement assez mal « coté » dans notre histoire nationale, — à l'amélioration de nos chaussées. C'est une face assez peu connue de ce monarque. Il convenait de lui rendre justice sous ce rapport.

Après lui, tout s'efface de nouveau pendant trente ans sous la tourmente des guerres de religion. Un édit de Henri III crée en 1587 les premiers services de coches publics de Rouen et d'Orléans. Mais ce n'est que sous Henri IV que la sécurité renaît. Sous ce grand et bon roi, la route, à son tour, connaît sa Renaissance. La sécurité des communications est assurée, de nombreuses ressources sont consacrées aux travaux de voirie. Sully est nommé *grand voyer* de France, et avec la conscience qui le caractérise, apporte les soins les plus minutieux à l'organisation des routes. Le premier « code de la

route » est l'Edit de décembre 1607 qui fixe la juridiction, la police des rues et des chemins, celle du roulage. Plu-



10 lieues en hiver, plus de 13 à 14 pendant les autres saisons. Ces coches, vastes caisses à deux compartiments, celui d'avant pour les voyageurs, celui d'arrière pour les marchandises, étaient suspendus d'abord sur de solides cordes, puis plus tard sur de larges bandes en cuir, dites soupentes. Très haut perchés, ils n'étaient accessibles que par une échelle à trois marches ; instables et mal équilibrés, ils se renversaient fréquemment, et les accidents étaient nombreux. L'état des routes les plus belles était tel que nul véhicule ne dépassait l'allure moyenne d'un piéton marchant bien ; souvent il ne l'atteignait pas. La Fontaine écrit à sa femme, après avoir quitté Paris pour Limoges : « J'ai tout à fait bonne opinion de notre voyage : nous avons déjà fait trois lieues sans mauvais accident. Finalement, nous sommes à Clamart ; là nous devons nous rafraîchir deux ou trois jours. »

A défaut de qualité, la sécurité des routes développe néanmoins la locomotion. Sous le Grand Roi, Colbert crée de nombreuses routes pavées ; ces routes sont construites par de nouveaux fonctionnaires : les *commissaires des ponts et chaussées* (1681). Suivant la consigne et les goûts d'en haut, ces derniers font grand, large et droit. On ne s'expliquerait pas autrement les proportions majestueuses des routes de ce



Comment on perd son coin
(Estampe de la série "Les Inconvénients du Voyage" de Leprince)

temps. Et ce pavé, que nous trouvons horrible quand par malheur nous l'abordons avec nos pneus, les contemporains le trouvent merveilleux. D'ailleurs, comme tout perfectionnement de la route entraîne un progrès du véhicule, le ressort fait son apparition. Inventé par la dame Sauval, femme d'un apothicaire du Faubourg Saint-Antoine (1600), il est bientôt adapté aux voitures, et joint à la soupente, permet des allures plus rapides.

A la fin du XVII^e siècle, 70 routes de Poste existent en France. Paris en est, bien entendu, le centre. Les coches ou voitures de messageries, sont à huit places et attelés de cinq à six chevaux. La station de départ se trouve rue de la Cossonnerie, et à part le service de Fontainebleau qui a lieu tous les jours, les autres sont plus ou moins réguliers. Le coche de Clermont part « quand il peut ». On met douze jours pour aller à Strasbourg, et le prix du voyage est de 55 livres, nourriture comprise. Il faut trente-deux heures pour aller à Rouen (ce qui fait du 4 de moyenne !). Pour Lyon six jours en hiver et cinq en été. Le service le plus rapide est celui de Paris à Chartres : un jour et demi.

De nombreuses hôtelleries, de plus nombreuses auberges (on loge à pied et à cheval) jalonnent les routes de Poste. Les enseignes les plus usuelles sont celles : de la Poste, du Grand-Monarque, du Dauphin, du Louvre, de Saint-Pierre.

A moins d'emprunter les services publics, il faut, pour voyager, des moyens que seuls possèdent les grands seigneurs. La marquise de Sévigné, pour rejoindre son château de Grignan, dans la Drôme, avait deux calèches, sept chevaux de carrosse, un cheval de bât pour porter son lit, et trois ou quatre suivants à cheval. Elle mettait un mois pour faire ce voyage.

On a dit, avec une grande apparence de raison, que le XVIII^e siècle avait été le siècle de la Route, le XIX^e celui des chemins de fer, et le XX^e celui des nouveaux modes de locomotion. Ce qui est vrai, c'est que dès le XVIII^e siècle, grâce aux efforts de Choiseul, de Necker, de Trudaine, de Turgot,

grâce surtout aux procédés de Trésaguet, les routes françaises ont atteint un degré de perfection qui dès lors les a classées les premières du monde.

Ce qu'il faut surtout répéter, c'est que le véritable inventeur des chaussées empierrées est l'ingénieur Trésaguet (1775). Alors qu'avant lui on se bornait à jeter de la pierraille dans les flaches et les ornières, il établit le principe d'une construction homogène, basa sa chaussée sur une fondation, en garnit le dessus d'une couche de pierres dures de moyenne taille, et vulgarisa l'emploi du rouleau compresseur.

Cinquante ans plus tard, l'ingénieur anglais Mac-Adam, chargé de la réfection des routes anglaises, leur appliqua le procédé Trésaguet, modifié il est vrai, mais basé sur les mêmes principes. Par une injustice bien naturelle chez un peuple qui n'admire son linge que quand il a été blanchi à Londres, nous ne parlons jamais que du « macadam » de nos routes.

Ce que l'on ignore aussi assez généralement, c'est que la construction de ce merveilleux réseau routier fut un des facteurs les plus décisifs de la Révolution française grâce au rétablissement de la corvée royale, impôt odieux qui pesa pendant cinquante ans sur la classe indigente de la nation, et l'écrasa sous la contrainte du plus dur des labeurs.

Le progrès des communications avait suivi celui des routes. Le roulage avait pris, à la fin du XVIII^e siècle, des proportions considérables. Si l'on consulte la Liste Générale des Postes de France pour l'année 1782, on y relève les chiffres suivants : (1)

De Paris à	Lieues parcourues	Durée du voyage
Marseille ..	197	13 jours
Toulouse ..	169	8 —
Bordeaux ..	155	6 —
Calais ..	68	3 —
Lille ..	57	2 —
Strasbourg ..	117	4 1/2
Lyon ..	111	5 jours

Soit 20 lieues de moyenne par jour. Les coches encore bien imparfaits, qui faisaient ces services, étonnaient tellement les contemporains par leur vitesse, que le plus rapide d'entre eux, celui de Lyon, fut appelé « diligence », nom qui dès lors fut conservé !

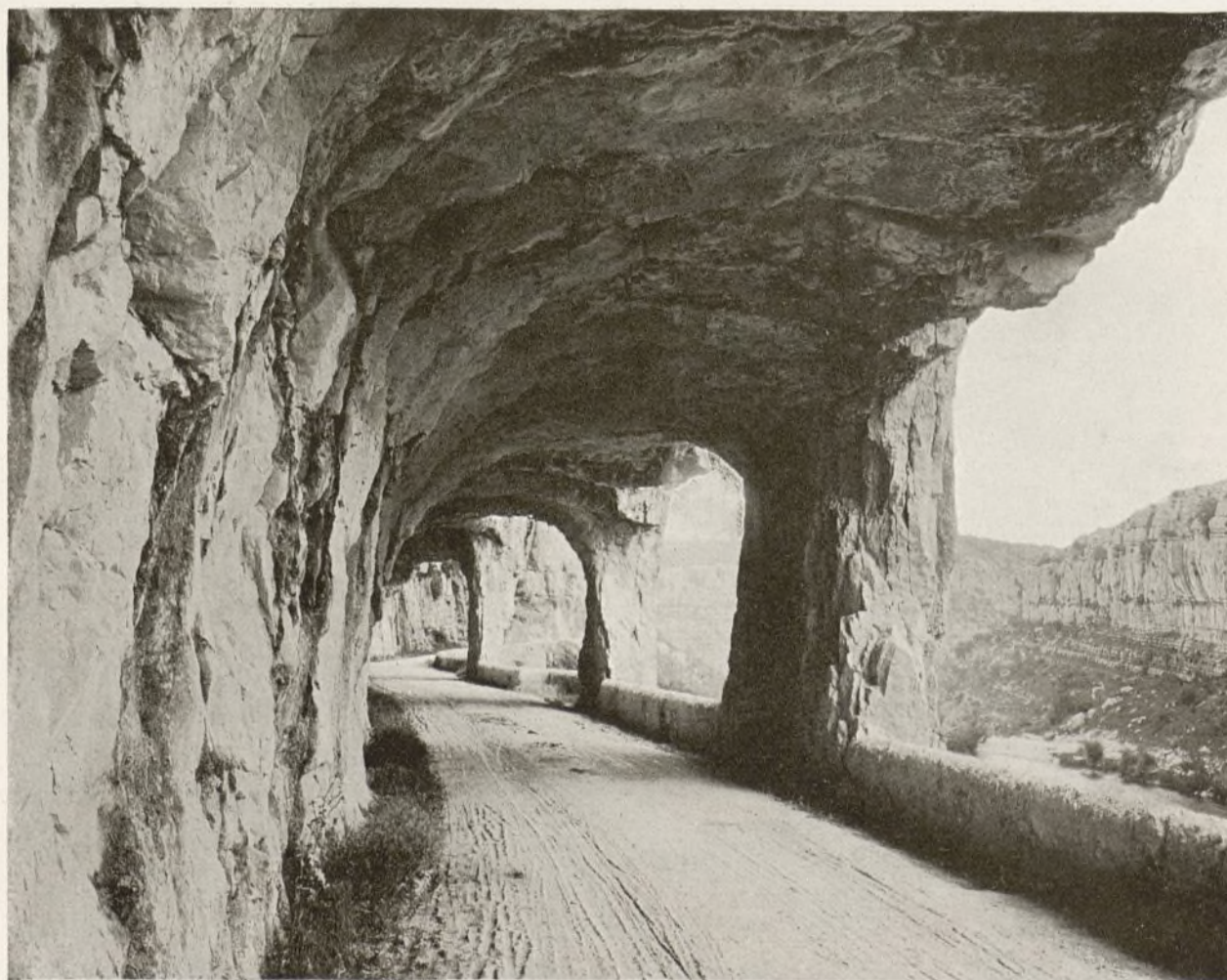
(1) Eugène Campredon. — *Rôle économique et social des Voies de Communication*. — Dunod et Pinat, éditeurs.



La diligence renversée
(Estampe de la série "Les Inconvénients du Voyage" de Leprince)



L'attaque à main armée
(Estampe de la série "Les Inconvénients du Voyage", de Leprince)



Une route dans le Vivarais : Défilé de Ruoms (Ardèche)
(Extrait de "Sites et Monuments" du Touring-Club)



Le passage difficile
(Estampe de la série "Les Inconvénients du Voyage" de Leprince)

La Révolution et l'Empire! La France et l'Europe secouées par vingt-cinq ans de convulsions et de guerres, la France débordant sur l'Europe, l'Europe finissant par refluer sur la France. Et les routes continuellement foulées par les armées en marche, sillonnées par les convois, parcourues en tous sens par les innombrables messagers de paix ou de guerre, les routes vivent d'une vie intense qu'elles n'ont pas encore connue, tantôt parcourues par les glorieux va-nu-pieds de Sambre-et-Meuse, tantôt franchies au galop par la Garde que Napoléon envoie en poste de Boulogne en Autriche!

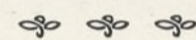
Elles ne servent pas seulement à envahir l'Europe : elles s'y installent elles-mêmes en conquérantes. C'est Napoléon qui couvre le Palatinat, la Hesse, la Prusse Rhénane, d'un réseau routier qui est encore maintenant le plus beau de l'Allemagne. C'est lui qui construit ces merveilleuses routes des Alpes, qui par le col de Tende, le mont Genève, le mont Cenis, le Petit Saint-Bernard et le Simplon convergent vers l'Italie. Après sa mort encore, sa sollicitude continue à s'étendre sur ces belles routes de montagnes, victorieuses des obstacles de la nature et le legs Napoléon prescrit la construction de six refuges au passage des principaux cols.

Mais si la Révolution et l'Empire ont fait un usage constant de nos chaussées, leur entretien a été de plus en plus négligé. Pendant de longues années, presque jusqu'en 1830, d'importantes ressources doivent être affectées à leur restauration, et grâce à la longue période de paix que traverse notre pays pendant tout le milieu du XIX^e siècle, la circulation routière atteint un degré de prospérité qu'elle n'avait jamais connu. La route a ses express, les diligences, et ses rapides, les malles-poste, voitures à trois ou quatre voyageurs, chargés du service des lettres, et gagnant une lieue à l'heure sur les tra-

jets normaux.

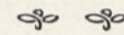
D'après les Documents statistiques sur les routes et ponts (Ministère des Travaux Publics, 1873) la vitesse moyenne des voyageurs sur route paraît avoir suivi la progression suivante :

	XVII ^e siècle	1782	1814	1830	1848
Par heure	2 kil. 2	3 kil. 4	4 kil. 3	6 kil. 5	9 kil. 5



Les malles-poste effectuaient leurs trajets principaux dans les délais indiqués ci-dessous :

De Paris à	Nombre de kilomètres	Durée
Toulouse..	685	54 heures
Bordeaux ..	511	36 —
Calais	272	18 —
Lille	241	16 —
Strasbourg ..	455	33 —
Lyon	476	33 —



Au fur et à mesure que le passé se rapproche de nous, les documents se font plus vivants, plus remplis de détails connus ; l'image et la caricature ont popularisé cette jolie période de 1830, apothéose de la route avant l'adoption des chemins de fer. Les charmantes compositions d'Adam, de Delpech, de Carle Vernet ont mis en valeur ces merveilleux véhicules de poste, si pratiques, si gais d'aspect, d'une coupe si élégante et si française : la diligence, tout de jaune habillée, avec son attelage à grelotières, et ses postillons bleus et rouges au tronconique chapeau de cuir ; la malle-poste, plus ramassée, plus compacte, mais présentant au suprême degré le caractère de la voiture de route

rapide et confortable ; et les véhicules particuliers, analogues comme emploi à nos automobiles d'aujourd'hui : l'estafette, le landau de poste, le coupé de poste, et surtout l'incomparable dormeuse de voyage, chef-d'œuvre de la carrosserie française, voiture idéale pour promener seul ou à deux son rêve, ou son désir du nouveau, vraie voiture de grand tourisme. Le tourisme, en effet, date de ce moment. Il est né de la plus grande



Les lacets de la montée du col de Braus (Alpes-Maritimes)
(Extrait de "Sites et Monuments" du Touring-Club)



Une excursion à Brighton. — Les émotions de la route
(Estampe anglaise publiée vers 1825)



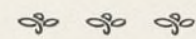
Chaise de poste vers 1840, par Victor Adam

facilité des communications. Et s'il demeure encore pour longtemps l'apanage des riches, du moins cette minorité de privilégiés aura-t-elle le mérite, par ses récits et ses descriptions, d'avoir attiré l'attention des contemporains sur les délices, le pittoresque, le charme des voyages sur routes.

Pendant que la diligence sillonne les routes françaises, le mail-coach fait la conquête de l'Angleterre. Les chaussées anglaises, refaites d'après le système de Mac-Adam, deviennent avec les nôtres, les plus roulantes de l'Europe. Mais plus voyageurs que nous, les Anglais quittent plus facilement leur home; plus industriels, ils communiquent davantage entre eux. D'innombrables services de coaches sillonnent leur pays. Tous les matins, devant le Post-Office, station centrale des départs, c'est un mouvement dont seule l'agglomération de plusieurs grandes gares réunies pourrait donner une idée. Les couleurs les plus variées distinguent les divers services les uns des autres. Caisse bleue, train rouge, Douvres; caisse bleue, train blanc, Birmingham; caisse grenat, train rouge, Norwich, etc. Quelquefois, diverses compagnies concurrentes se disputent la même ligne, et les véhicules luttent de vitesse entre eux, à la grande joie de leurs sportifs passagers... à leur grand dam aussi, car l'audace et la témérité du coachman se traduisent souvent par des manœuvres trop périlleuses.

Grâce à cette circulation intense, la bonne auberge, et même le bon hôtel, se développent bien vite chez nos voisins. La propreté la plus minutieuse est déjà de règle, alors que chez nous les gens délicats préfèrent coucher dans leur dormeuse. Il est vrai que si l'on couche proprement au « White Swan » ou au « Golden Horse », on mange mieux et combien, au « Lion d'Or » ou au « Grand Courrier ». Malgré tout, dès cette époque, les Anglais qui voyagent en France sont émerveillés des routes, des sites et

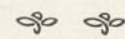
des gens. Et dès 1830, c'est d'eux que nous apprenons « quel bon pays » nous sommes.



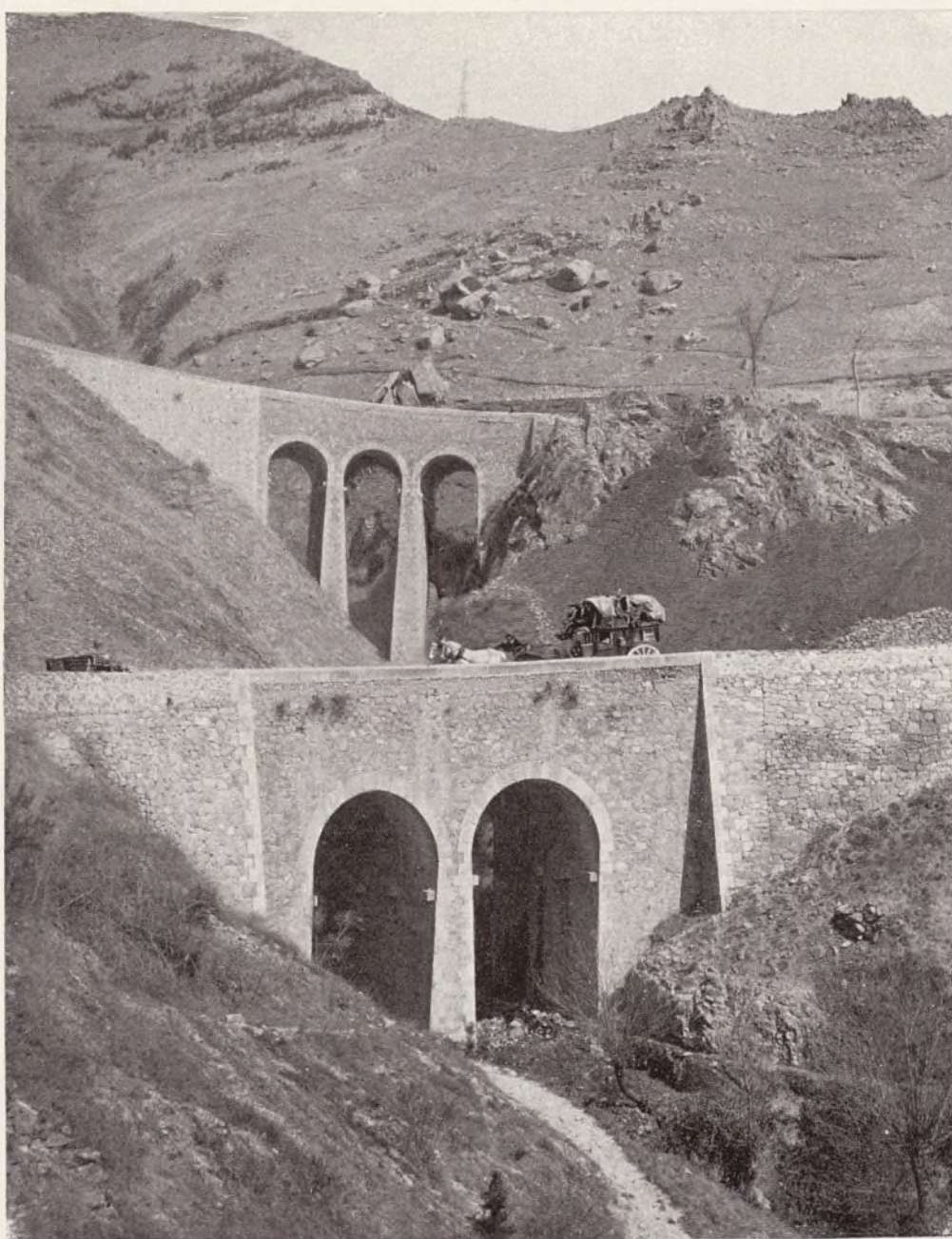
Pendant ce temps, d'innombrables équipes de terrassiers remuent à nouveau le sol de la France, et un double trait d'acier relie bientôt Paris aux principales villes du royaume. Et sur ces voies ferrées, — auxquelles Thiers avait prédit le plus complet échec, — les locomotives remorquent dès 1850 les premiers trains de voyageurs. Reléguées des grandes routes de communication vers les voies secondaires, les diligences connaissent une rapide décadence. Réduites bientôt au rôle infime de voitures de correspondance, elles subissent l'humiliation de conduire leurs voyageurs vers ces chemins de fer abhorrés qui leur ont pris leur clientèle. Puis, — loi fatale du progrès, — elles disparaissent, mortes de vieillesse et d'usure, sans qu'on leur ait fait la charité d'une réparation.

Et à l'heure actuelle, — et c'est grand dommage, — la diligence n'est plus qu'un numéro très rare de la Rétrospective de la Voiture.

En 1907, au moment de la grande fête donnée au bénéfice des *Inondés du Midi*, on organisa un grand cortège de la locomotion. La voiture la plus difficile à trouver fut une diligence. On finit par en faire venir une d'Aurillac !

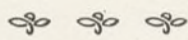


Désormais, et pour de longues années, la Route, surtout celle qui est doublée par le chemin de fer, dort d'un sommeil profond. La circulation des voyageurs ne s'y fait plus sur de grands parcours et se localise à certains tronçons non encore desservis. Finis les interminables voyages avec leurs mille petits incidents; plus de stations aux relais, ni aux bonnes vieilles auberges dont les enseignes rouillées grincent mélancoliquement au vent. Les écuries sont vides,

La Route de Montlouis (Pyrénées-Orientales)
(Cliché de "Sites et Monuments" du Touring-Club)

Messageries royales vers 1840, par Victor Adam

comme les salles de l'estaminet. Seul, le sifflet de la locomotive qui passe éveille et explique cette solitude. Ceux qui, pour leur agrément et leur indépendance empruntent encore la route pour leurs voyages, deviennent de plus en plus rares. Et cependant, il est encore de bon goût, même vers la fin du second Empire, de voyager en poste, — mais avec ses voitures personnelles. — La cour surtout maintient cette tradition. On va aux eaux, ou à son château, soit en calèche, soit en landau attelés en poste française. Le choix des voitures, la perfection de l'attelage atteignent leur apogée... puis tout s'effondre dans la catastrophe de 1870.



De nos jours, l'histoire de la Route se confond avec celle du tourisme. Ce n'est que de l'apparition de la bicyclette que datera son réveil. Profitons de sa léthargie momentanée pour l'examiner de près, et pour voir comment elle est faite, comment on l'entretient, et quelle immense valeur elle représente.

Une route se compose en général de trois parties qui sont : la chaussée, les accotements, les fossés.

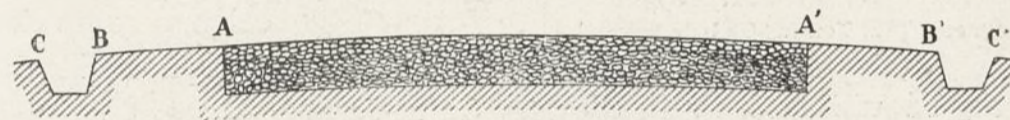
La chaussée (A A') est la partie roulante de la route. C'est sur elle que se fait la circulation proprement dite. Elle est encadrée par les accotements (A B, A' B') dont le rôle est d'en protéger les bords et de faciliter le croisement des véhicules. Enfin elle est limitée par des fossés (B C, B' C') destinés à évacuer les eaux pluviales.

La chaussée doit être unie, pour faciliter l'effort de traction, et dure, pour y résister pendant le temps le plus long possible en donnant lieu aux frais d'entretien les plus réduits. Sa surface doit être constituée par des matériaux résistants, intimement reliés les uns aux autres.

Les chaussées, — en dehors de la voirie urbaine, — sont de deux qualités : pavées ou empierrées. Les chaussées pavées, excellentes et de peu

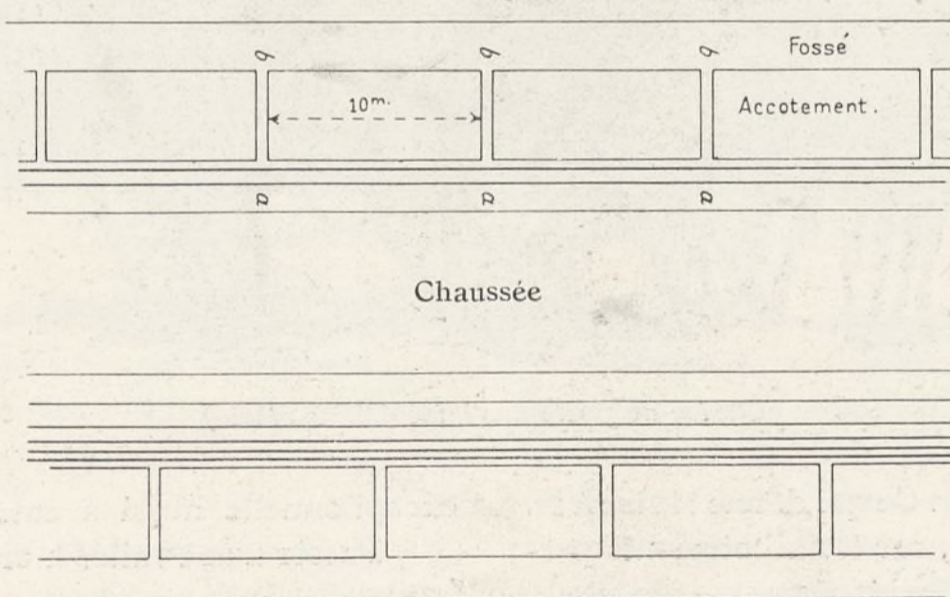


Service accéléré de Paris à Saint-Germain, vers 1830



Coupe en travers d'une Route nationale

A A' — Chaussée
A B — A' B' — Accotements
B C — B' C' — Fossés



b a — Écharpes

Vue en plan d'une Route nationale

d'entretien quand elles sont neuves, ont le grave défaut, dès que leur usure s'accroît, de devenir impraticables aux véhicules à voyageurs, et leur réfection totale est si coûteuse que la meilleure réparation consistait jusqu'ici à les dépa-ver et à les transformer en chaussées empierrées. Mais on verra plus loin que ce même pavé, si maudit par tous les cyclistes et automobilistes, fournira dans de certaines conditions, une des solutions d'avenir de la route moderne à circulation intensive. Quoi qu'il en soit, et jusqu'à ces derniers temps, on a supprimé presque partout, — et on a bien fait, — le gros pavé, le pavé du roi, qui prohibait tant de routes, et en particulier certaines sorties de Paris, et on ne maintient plus ce mode de revêtement qu'aux traverses fréquentées, et aux abords des grandes villes, où, même cahoteux, il est préférable aux ornières que traceraient en permanence sur des routes empierrées les camions, fardiers et autres gros véhicules.

fardiers et autres gros véhicules.

Les chaussées empierrées ou macadamisées, se construisent comme les chaussées pavées ; on fouille la route à établir sur une profondeur de 0^m25 à 0^m35, et, dans l'encaissement ainsi formé, on dispose les matériaux, pierres cassées, qui, pour être employées, doivent avoir un diamètre de 6 à 8 centimètres suivant les cas. Les terres provenant de la fouille sont réparties à droite et à gauche et servent à constituer les accotements.

Lorsque l'encaissement des matériaux est terminé, on couvre la pierraille de matériaux de liaison, — sable, gravier, etc., — et l'on procède au cylindrage, opération qui a pour but de lier entre eux, par une forte compression, les éléments constitutifs de la chaussée.

Le profil en travers est bombé, pour faciliter l'écoulement des eaux. Ce bombage ne doit être ni



Diligence des Messageries royales, vers 1830



Route du col d'Izoard (Hautes-Alpes)
(Extrait de " Sites et Monuments " du Touring-Club de France)

trop fort, — pour ne pas compromettre l'équilibre des véhicules, — ni trop faible, — pour ne pas favoriser la stagnation des eaux.

Une chaussée ainsi construite est dite sans fondation (syst. Mac-Adam). Lorsque, sous la couche de revêtement, on a disposé préalablement une ou deux assises de grosses pierres, la chaussée est dite à fondation (syst. Trésaguet). On emploie de préférence ce dernier système quand le sol est mou et sans consistance.

La largeur des chaussées est variable. Elle dépend de la nature des routes, de leur situation, de leur circulation, de leur catégorie. La chaussée-type est celle où deux véhicules, ayant la voie maxima tolérée en France (2^m50), peuvent se croiser sans ralentir. Ce qui donne six mètres. Cette largeur est rarement pratiquée, car les accotements permettent aux véhicules de dévier momentanément de la chaussée, et la circulation des voitures de voie maxima n'est pas fréquente. Aussi nos routes nationales sont-elles bien assez larges avec une moyenne de chaussées de 5^m30, et un minimum de 3^m45 (Basses-Alpes et Corse).

Les chemins de moindre importance ont des chaussées proportionnées à leur trafic. Leur largeur s'abaisse souvent à deux mètres. Mais comme leurs accotements sont à plat, le croisement y est facile.

Le rôle des accotements était autrefois de permettre la circulation des véhicules légers et rapides pour lesquels le gros pavé était impraticable. Aussi les appelait-on *chemins de terre* (et *chemins de pierre*, la chaussée). Aujourd'hui, ils protègent la route et facilitent les croisements. Leur largeur est généralement de quatre mètres sur les grandes routes de plaine. En montagne elle descend à 0^m50. Ils sont coupés tous les dix mètres de petites tranchées appelées *écharpes*, qui ont pour but de renvoyer dans les fossés les eaux pluviales tombées sur la chaussée. Les écharpes sont une gêne pour la circulation, et il est à souhaiter

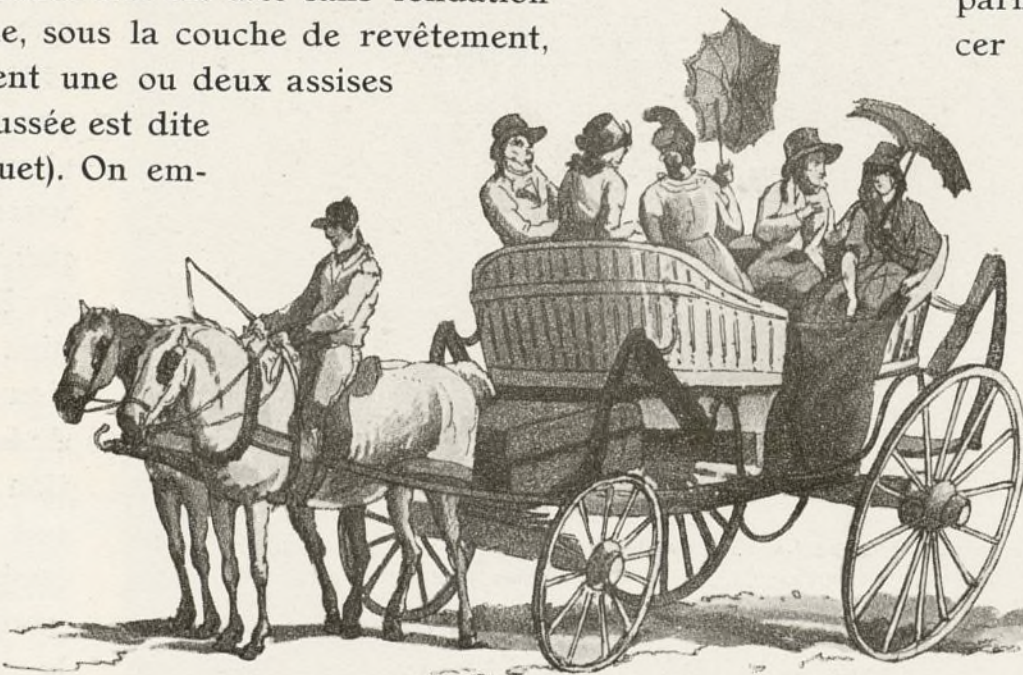
que l'exemple de certaines routes où elles ne sont pas à ciel ouvert se généralise. Les accotements présentent de distance en distance des élargissements où l'on loge les pierres destinées à l'empierrement. Ce sont les *gares*. Quant aux fossés, ils ont également des dimensions variables suivant la catégorie des routes, et suivant le profil du sol.

Dans certains cas, en pays de montagne surtout, les routes sont, soit à flanc de coteau, soit en remblai élevé, soit en tranchée. Leur construction, très coûteuse, se complique alors d'une importante série de travaux d'art ou de maçonnerie. Leurs limites sont constituées par des surfaces de soutènement ou de protection qui affectent la forme de parapets, de murs, ou de banquettes. Souvent, pour éviter un grand développement, la route franchit l'obstacle par un tunnel. Quelquefois, une seule route de montagne présente une série ininterrompue de tunnels, de parties en encorbellement, de parties en surplomb accrochées au rocher par de véritables voûtes en solide maçonnerie. Nos belles routes des Alpes françaises comportent de nombreux exemples de l'art de nos ingénieurs. La célèbre route des Grands-Goulets, entre Grenoble et Pont-en-Royans; celle de Combe-Laval, entre

Saint-Jean-en-Royans et la forêt de Lente, celle de Currière au col de la Charmette dans le massif de la Chartreuse, sont parmi les plus impressionnantes. Il faut placer aussi en toute première ligne la mer-

veilleuse route de la Corniche de l'Esterel, œuvre du Touring-Club. Créée dans un but exclusif de tourisme, elle a été tracée de manière à ne pas masquer un seul instant les criques, les sinuosités, les caps de cette incomparable côte. C'est dire qu'elle en contourne toutes les aspérités, tantôt suspendue à la roche, tantôt en remblai sur la mer, tantôt accrochée aux viaducs et aux ponts du chemin de fer, là où la place est trop étroite. C'est là une conception hardie et pittoresque de la route, mais

exceptionnelle aussi à cause de son grand prix de revient. Passer d'une vallée à une autre par un col est un problème



Chaise de poste anglaise (XIX^e siècle)



Route du Lautaret, près de Briançon (Hautes-Alpes)
(Extrait de " Sites et Monuments " du Touring-Club)

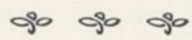
que bien des ingénieurs routiers ont eu à résoudre. Combien d'entre nous ont escaladé d'audacieuses routes de ce genre, sans rendre à leurs constructeurs l'hommage qui leur était dû, sans admirer ces rampes savamment ménagées, ces tournants dont les bases sont de vrais tours de maçonnerie, et tous ces

3° Les chemins vicinaux, qui sont le plus beau fleuron du réseau routier de la France, et peut-être la plus belle œuvre des quarante dernières années. On ne dira jamais assez quels profonds sacrifices notre pays s'est imposés pour relier les moindres bourgades, les coins les plus reculés, à leurs voies



Le vieillard de la côte de Malaunay, par Victor Adam
(Episode d'un voyage de Charles X. Collection Rheims et Auscher)

innombrables travaux accessoires tels que ponceaux, aqueducs de drainage, murs de soutènements, toutes ces choses que nous ne voyons même pas, tant nous sommes à la joie de l'ascension facile et rapide?



Il y a plusieurs catégories de routes en France :

1° Les routes nationales, qui font partie du domaine public national et émargent au budget de l'Etat, sont les anciennes routes royales, puis impériales, et peuvent se définir : les grandes trajectoires d'utilité générale qui unissent Paris aux principales bornes frontières, ou les principales villes de France entre elles. Leur longueur totale était de 36.400 kilomètres en 1860 ; elle est aujourd'hui de 38.500 kilomètres. Leur développement a subi un arrêt sensible depuis celui des chemins de fer, lesquels parcourent sensiblement les mêmes grandes trajectoires.

2° Les routes départementales font partie, sauf exception, du domaine public départemental. Leur création remonte à 1811. Ce réseau a subi de nombreuses fluctuations, à la suite de la loi du 10 août 1871 autorisant les conseils généraux à les classer comme chemins vicinaux. De ce chef, de 45.000 kilomètres en 1871, il a passé à 15.000 kilomètres environ.

d'accès normales. Cette dépense énorme, qui dépasse sûrement dix milliards, est d'ailleurs la plus productive de toutes celles qu'aient jamais comportées nos budgets de paix, et elle a constitué un des plus grands éléments de notre prospérité, car tandis que les grandes routes nationales et départementales voyaient leur circulation fortement concurrencée par l'établissement presque parallèle des chemins de fer, les chemins vicinaux, au contraire, sont comme autant d'affluents qui vont chercher jusque dans les plus infimes agglomérations les éléments du commerce et de l'industrie locaux pour les drainer

vers les stations d'embarquement et les faire entrer ainsi dans le trafic général du pays.

Les chemins vicinaux ont des dimensions qui n'ont rien de réglementaire, mais qui sont logiquement proportionnelles aux ressources des régions qu'ils desservent. De plus, comme ils sont édifiés au moyen de ressources budgétaires presque exclusivement communales,

leur construction exige certaines économies dans l'acquisition des terrains nécessaires à leur passage, et, tout en ne sacrifiant rien à leur parfaite structure, on est amené à ne pas leur prodiguer les somptueuses dimensions des routes nationales. Ils constituent un réseau, aussi remarquable comme construction



Chaise de poste française, vers 1840



Route de la Corniche de l'Esterel, virage en encorbellement
(Cl. H. Leroy, Draguignan)

que comme entretien, et font l'admiration du monde entier.

Il y a trois sortes de chemins vicinaux : les chemins de grande communication, qui relient entre elles les villes principales des départements et qui, au point de vue de leur importance, sont généralement de l'ordre des routes départementales ; les chemins d'intérêt commun, qui intéressent quelques communes ; les chemins vicinaux ordinaires qui assurent les communications dans la commune même ; les différences entre les deux premières catégories sont surtout d'ordre budgétaire. Le conseil général a le droit d'exiger que les communes emploient, à l'entretien des chemins d'intérêt commun, la totalité de leurs ressources spéciales vicinales, tandis qu'il ne peut les faire contribuer à l'entretien des chemins de grande communication que jusqu'à concurrence des deux tiers de ces ressources.

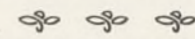
La longueur totale des chemins vicinaux de tout ordre était, au 1^{er} janvier 1905, de 628.000 kilomètres. En y ajoutant les routes nationales et départementales, on arrive pour la France à un développement routier de 680.000 kilomètres environ. La valeur de ce réseau est de 12 milliards 700 millions.

Le prix moyen par kilomètre, qui est sensiblement de 20.000 francs pour les routes nationales, est respectivement de 15.000, 10.000, 5.500 et 4.000 pour les autres catégories de routes (valeur des terrains et travaux d'art non compris).

Enfin, si l'on veut se rendre compte de l'extrême pénétration du réseau vicinal dans notre pays, il sera facile de le faire en rapportant la population totale à la longueur kilométrique construite et l'on trouve ainsi que :

1 kil. de route nationale dessert	987 hab.
1 — — départementale	789 —
1 — de chemins de grande communication	458 —

1 kil. de chemins d'intérêt commun dessert 370 hab.
1 — — vicinaux ordinaires 108 —



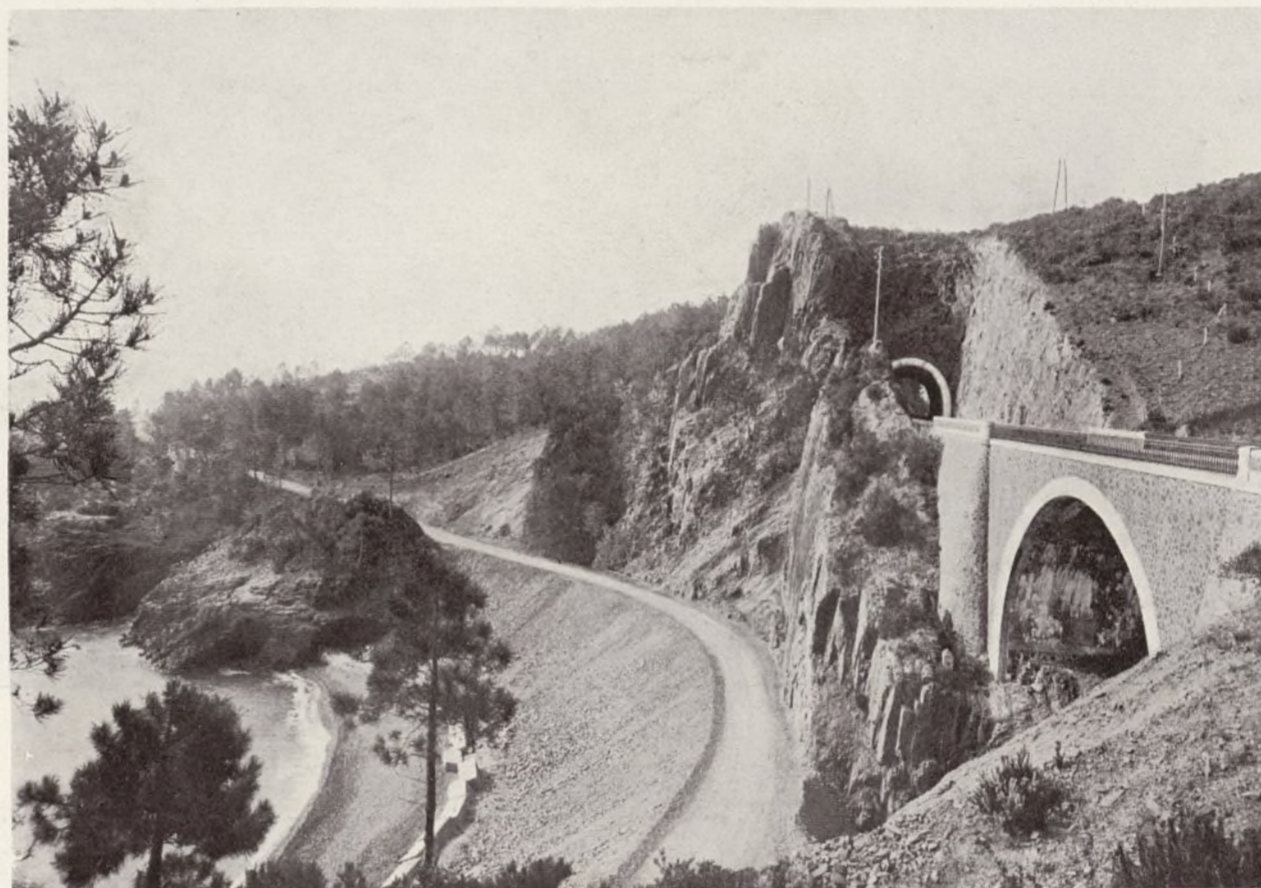
En dehors des routes dont nous venons de parler, il en est d'autres, non moins utiles, mais d'un caractère plus spécial. Ce sont les routes forestières et les routes stratégiques.

Les routes forestières servent à l'inspection, à la garde, et principalement à l'exploitation des forêts du domaine national. Elles sont construites et entretenues par l'administration forestière. Peu pratiquées par la circulation générale, elles sont au contraire un des éléments les plus pittoresques du tourisme sur route, et leur existence, surtout en pays de montagne, est une source inépuisable de promenades et d'excursions. Généralement bien entretenues, sauf après les charrois des coupes d'exploitation, elles sont le plus souvent étroites et demandent à être parcourues avec prudence. Les plus beaux réseaux forestiers de France sont ceux du massif de l'Esterel, de la Forêt Domaniale de la Chartreuse, de l'Aigoual, et des Hautes-Forêts de l'Aude. Mais sans aller si loin, les Parisiens peuvent goûter le charme des belles routes

forestières de Compiègne, de Chantilly, de Fontainebleau, de Rambouillet et de Lyons-la-Forêt.

Les routes stratégiques sont édifiées par la main-d'œuvre militaire pour les besoins de la défense nationale, et en général, elles desservent les forts ou les ouvrages retranchés de nos régions frontalières. De par leur situation même, elles ont exigé d'importants travaux d'art, et plusieurs d'entre elles, — surtout dans nos Alpes françaises, — ont l'aspect et l'importance des grandes routes de mon-

tagnes. Depuis que la tension des rapports franco-italiens s'est considérablement atténuée, l'interdiction qui pesait sur la majeure partie d'entre elles a été progressivement levée. Beau-



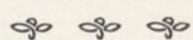
Route de la Corniche de l'Esterel. Pont et Plage Notre-Dame au Trayas (Var)
(Cl. Leroy, Draguignan)



Une route dans les Landes (Cl. Branger)

coup de routes, qui furent stratégiques, sont classées maintenant comme routes départementales ou chemins de grande communication, comme par exemple, celle du col du Parpaillon (2.700 m.) à l'heure actuelle, la plus élevée de France. Parmi les routes stratégiques les plus caractéristiques par l'audace de leur tracé, on peut citer celles des forts de Briançon, de Modane et d'Albertville. Les Vosges en possèdent également un réseau très développé.

La préparation à la guerre a toujours été le plus grand stimulant au développement des voies de toutes sortes ; tandis que les Alpes, toujours pénétrées de partout par les invasions réciproques des nations limitrophes, sont devenues la plus franchissable des barrières, les Pyrénées, au contraire, constituent entre la France et l'Espagne une frontière en quelque sorte neutre. A part les deux extrémités de cette chaîne, où passent des routes carrossables, il n'en existe que fort peu par ailleurs. Pas de forts, ni de part, ni d'autre, donc pas de routes stratégiques, qui eussent été l'amorce d'autres voies. Aussi les cols des Pyrénées ne se gravissent-ils que par des chemins muletiers, dont certains, comme celui du port de Vénasque, présentent un tracé assez caractéristique pour qu'il en soit fait mention. Ainsi franchit-on cette chaîne encore aujourd'hui, comme le faisaient, il y a onze siècles, Charlemagne et ses paladins. Il appartiendra à notre époque de combler cette unique lacune de notre bel ensemble routier.



Le sommeil de nos routes a pris fin il y a une vingtaine



La route en réparation, d'après une lithographie coloriée de Delpech (Collection Rheims et Auscher)



Le Relais, par Horace Vernet



Voiture anglaise de Calais à Boulogne
(Litho de V. Adam. Musée Carnavalet)

d'années. La bonne fée, qui d'un coup de sa baguette magique leur a rendu la vie, est la bicyclette. C'est la modeste petite bécane, si humble à côté de la somptueuse automobile d'aujourd'hui qui a créé le tourisme sur route. Avant elle, il n'existait pas. Tous les efforts du Club-Alpin avaient réussi, sans doute, à créer quelques amateurs passionnés de la montagne. C'étaient des explorateurs. Ils découvraient des pays nouveaux en France. Ils racontaient, à qui voulait bien les entendre, les merveilles du Dauphiné, de la Savoie, des Pyrénées. On les écoutait, rempli d'admiration pour leurs hardis exploits, mais on n'allait pas voir, après eux, les belles régions qu'ils décrivaient. Et à l'heure estivale des vacances, parents et enfants continuaient, comme depuis 1830,

à s'entasser dans les stations balnéaires de la Manche ou de l'Océan, ou dans les stations thermales seules outillées pour un séjour de quelque durée. Chose plus grave : seuls les pays étrangers paraissaient dignes de la visite de ceux qui se disaient touristes ; la Suisse, l'Italie, les Bords du Rhin monopolisaient aux yeux de tous la beauté-type du paysage. Et la manne d'or que déversait sur eux le flot des voyageurs, leur avait permis, cinquante ans avant nous, de s'organiser, de s'aménager, et de devenir les caravansérails de l'Europe.

L'avant-garde cycliste explora donc la France. Et de ces premières excursions, jaillit un tel enthousiasme, une telle ivresse de liberté et de vie au grand air, que bientôt l'élite du début devint légion. Grâce à la petite reine d'acier, les routes connurent une nouvelle invasion, et les villageois surpris



La Route inondée (Gravure anglaise de 1827)

virent les citadins dépenser chez eux un argent dont la couleur leur était inconnue depuis la multiplication des locomotives.

Comme toujours, les sportifs furent les premiers, et les premières courses sur route resteront dans notre mémoire les sensationnels événements du début. Leur retentissement fut considérable. Les routes furent bientôt sillonnées de cyclistes. Excursionnistes d'abord, explorant les environs de leurs villes, qu'ils ne connaissaient guère ; bientôt touristes, se lançant pour de nombreuses journées à de grandes distances ; tous heureux de ce nouveau mode de propulsion qui leur conférait l'indépendance, l'inexprimable grisierie des plus charmantes randonnées, la saine fatigue de la locomotion personnelle. Hommes, femmes, enfants, tous ceux qui avaient un jarret capable de pousser une pédale, suivirent l'exemple des premiers routiers, des Corre, des Jiel, des Terront, des Médinger. Seuls ou par groupes, ces touristes improvisés reconnurent bientôt que leur pays était le plus beau du monde ; et parmi ces groupes, basés les uns sur la camaraderie, les autres sur des affinités professionnelles, il s'en trouva un, dont l'histoire, modeste au début, se confondit peu à peu avec celle du Tourisme en France. Je veux parler du Touring-Club de France.

Ce n'est pas rendre un hommage exagéré à cette merveilleuse Association que de rappeler ses débuts. C'est d'ailleurs une histoire assez peu connue et qui mérite d'être contée.

C'est en janvier 1890 que le T. C. F. prit naissance, dans le cabinet du directeur d'un magasin de cycles du boulevard Poissonnière, M. Edouard Bruel, alors représentant d'une marque de bicyclettes anglaises. De retour d'un voyage en Angleterre, M. Edouard Bruel, au cours d'un des quotidiens entretiens sportifs qui se tenaient entre amis dans son bureau, vanta fort l'organisation du Cyclist's Touring-Club (C. T. C.) qui florissait alors chez nos voisins d'outre-Manche. Il dit les bienfaits que les touristes anglais retiraient d'une heureuse formule de groupement ; il montra les avantages que l'on pourrait retirer en France d'une Association de touristes quand on serait cent, cinq cents, et plus tard, — beaucoup plus tard, — qui peut savoir ? — quand on serait mille, nombre imposant, écrasant, qu'il semblait téméraire de prononcer et fou de songer à atteindre jamais.

Edouard Bruel fit tant et si bien que vingt-quatre heures plus tard, le Touring-Club était fondé entre une dizaine de jeunes gens, tous membres du Club des Cyclistes de Paris. Parmi ces dix, et en dehors d'Edouard Bruel et de Charles Bruel, son frère, il faut citer en particulier les noms de MM. Jacques Ballif, fils et chef du

secrétariat du président actuel, Masi, Steiner, Marcel Viollette qui fut le premier secrétaire général de l'Association naissante, et Jules Berthelot, encore maintenant un des plus dévoués membres de son Conseil d'administration.

Les dix du début sont devenus aujourd'hui 115.000, et leur nombre augmente assez régulièrement de plusieurs milliers par an. Quant au budget du T. C. F., il se chiffre par plus d'un million de

francs ; et comme ses frais d'administration sont réduits au minimum grâce à sa savante et méthodique organisation, on



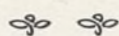
Calèche française attaquée par des brigands espagnols (Gravure de Jazet, d'après Lecomte)



Dormeuse de voyage, par Victor Adam

peut affirmer que plus de 90 0/0 de ses recettes sont employées utilement.

Amélioration des chaussées, création de chemins cyclables et de routes nouvelles, encouragements à l'industrie hôtelière, pose de poteaux de direction et d'obstacles, construction de refuges en montagne, subventions à toutes les bonnes œuvres du tourisme, défense des forêts de nos montagnes et de nos plaines, aménagement de notre réseau fluvial pour la navigation de plaisance, édition de guides et de cartes pour les besoins des touristes, secours aux cantonniers, conservation des sites et monuments, etc., etc., tel est le bilan sommaire de l'activité du T. C. F. que tous les bons Français doivent considérer comme un des éléments les plus puissants de notre prospérité nationale. Quant à M. Abel Ballif, au général de cette bienfaisante armée, il est un de ces hommes dont un pays a le droit de s'enorgueillir. Mêlé, dès le début, à la création, puis au développement du Touring-Club, il sut d'abord percevoir l'immense avenir du tourisme, et la nécessité de lui donner des cadres et une organisation. Puis, enthousiasmé par la grandeur de l'œuvre, il transforma sa collaboration en un don absolu de son temps et de sa personne. Et, dès lors, on ne saurait le dire trop haut, avec un dévouement et un désintéressement admirables, il s'est voué complètement à ce Touring-Club qui est devenu le but unique de sa vie ; il est l'âme d'un Conseil d'administration dont tous les membres, entraînés par l'ardeur généreuse de leur président, collaborent avec une activité inlassable à cette grande et belle tâche. Il est — et il faut espérer qu'il le sera longtemps — l'homme qui personnifie le Tourisme en France.



Les routes de France vivaient donc une vie inattendue, grâce à la bicyclette ; elles devaient bientôt bénéficier d'une nouvelle clientèle, moins nombreuse peut-être, mais plus importante ; car l'automobilisme venait



La Route de Brighton (Gravure anglaise de 1822)

de naître et de prendre, dès ses débuts, un rapide développement, grâce au progrès du moteur à pétrole, grâce aussi à l'emploi des pneumatiques.

Rien n'est nouveau sous le soleil. De nombreuses voitures à moteurs mécaniques avaient déjà roulé sans entraîner le développement de ce genre de locomotion. Si Cugnot, avec sa « voiture pour les routes », n'alla jamais bien loin (1770), on ne peut pas nier que dès l'essai de Richard Trevithick (1802), la voiture à vapeur ne fût créée. Et nous savons que pendant de longues années, l'Angleterre vit circuler des diligences à vapeur destinées à supplanter les légendaires coaches. Les



Waking up! (Gravure anglaise de 1842)

voitures de Griffiths (1821), Burstall et Hill (1824), Gurney (1828), Walter Hancock (1835), ont été popularisées par l'image ; mais leur poids, l'usure qu'elles faisaient subir aux chaussées, et la naissance des chemins de fer détournèrent d'elles le succès et les firent abandonner. Il fallut soixante ans, et l'application du moteur léger à gaz, pour ressusciter l'automobilisme. La résurrection eut lieu en France. Elle est encore trop près de nous pour qu'il soit nécessaire d'en rappeler le développement. Qui ne se souvient d'ailleurs de ses débuts, de ses tâtonnements, de ses rapides variations de formes, mais surtout des progrès extraordinaires accomplis en dix ans. Est-il nécessaire de parler de cette période héroïque, des premières courses sur route, des grandes randonnées Paris-Marseille, Paris-Bordeaux, — puis, l'audace allant en croissant, — Paris-Amsterdam, Paris-Berlin, Paris-Vienne, etc. ? Reverra-t-on jamais les routes telles qu'elles furent à ces moments vraiment épiques ? Les populations



Route de Toulon, lithographie de Victor Adam (Musée Carnavalet)



Départ pour les eaux. Poste française (De Bonnemaïson, 1860)

accourues de partout pour voir passer les engins de course, des campements improvisés dans les champs tout le long du trajet; les villes traversées regorgeant de visiteurs; le pays tout entier s'arrachant avec avidité les nouvelles de chaque étape, et frémissant comme au bruit d'une victoire, lorsqu'un Fournier entraînait premier à Berlin? Cela, certes, est du passé, et nos courses d'aujourd'hui, — ou plutôt d'hier, — confinées dans les limites d'un circuit, ne nous rendront jamais ces pittoresques impressions du début.

La route elle-même ne vivra plus de la vie spéciale à cette époque. Elle n'est plus le témoin de cet important élément du début qui était la Panne. Sa chaussée et ses bas-côtés ont cessé de devenir des succursales d'usines d'automobiles, et l'on ne voit plus de distingués gentlemen revêtus du bourgeron d'établi, démonter avec rage les parties les plus innocentes de leur voiture. La Panne, aliment favori de la caricature, la Panne, objet de gaieté irrésistible pour tous ceux qui y assistèrent, la Panne est entrée dans le passé. Ainsi l'a voulu le progrès, la Panne est en panne.

Par contre, la route de France est devenue à l'heure actuelle, l'artère vivante par où passe la circulation du tourisme mondial. Non seulement les Français, mais encore les étrangers de tous les pays du monde viennent de plus en plus la sillonner de leurs automobiles. C'est un double hommage rendu à la qualité de nos chaussées, et à la beauté de nos sites; et c'est avec bonheur que nous devons constater qu'enfin on commence à apprécier à leur juste valeur les merveilles de notre pays.

Une autre grande association, due au développement de l'automobilisme, a pris à son tour une influence grandissante sur l'amélioration du tourisme, — et par suite de la Route, — puisque à l'heure actuelle ces deux facteurs sont

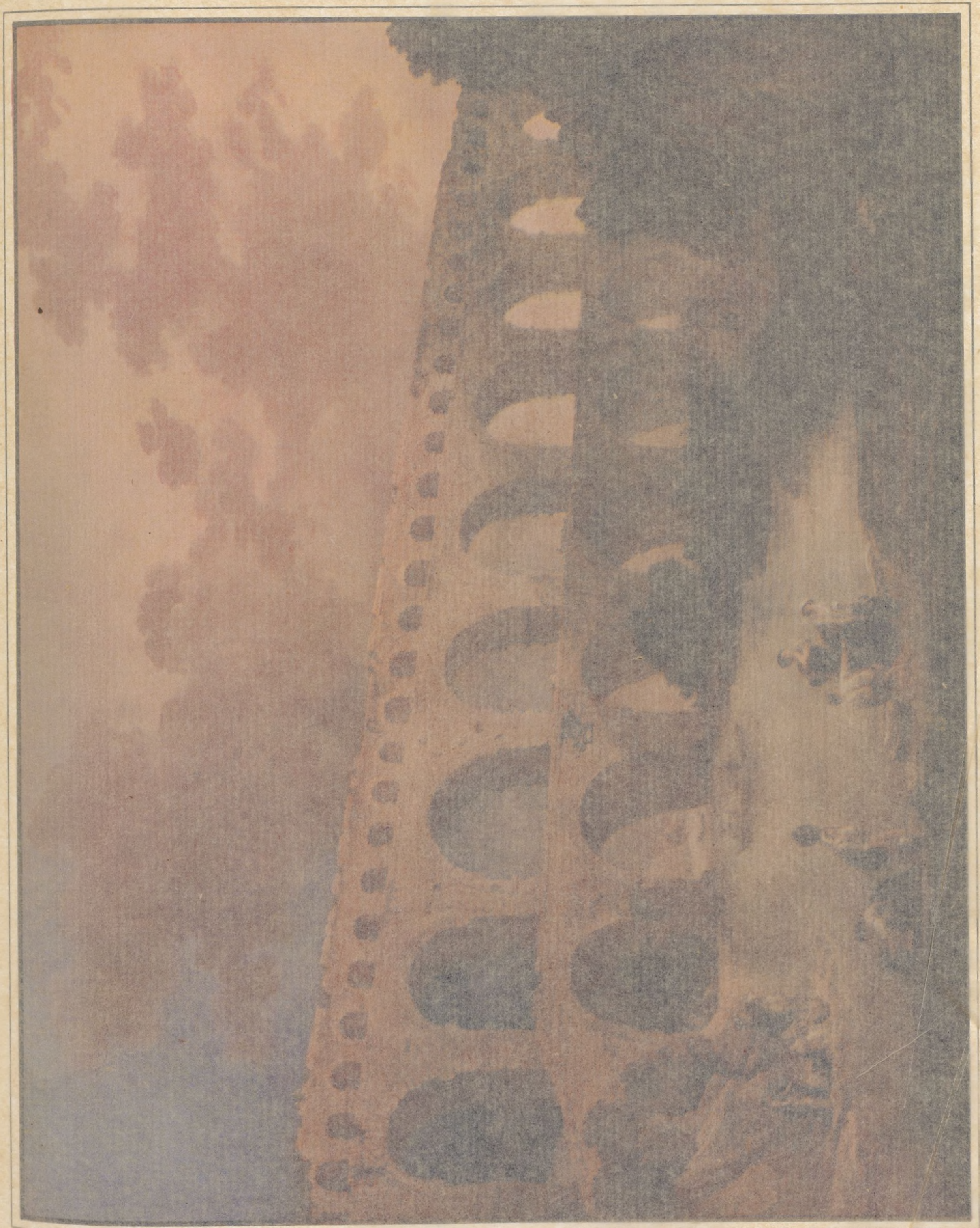
montant des touristes, en présence surtout des lacunes de notre organisation hôtelière, il fallait empêcher la dissémination des efforts individuels et collectifs, et favoriser leur concentration sur un certain nombre de points limités, en nombre, mais soigneusement choisis parmi les plus avantageusement situés comme centres de séjour et d'excursions.

La commission de tourisme de l'A. C. F. entreprit ce long et minutieux travail, et établit la carte de France par zones de tourisme, chaque zone comportant en son point le plus favorable une station de séjour qui est le centre de tourisme. Chaque zone, dont le rayonnement moyen est de 50 kilomètres environ en plaine et de 30 kilomètres environ en montagne, est limitée par le périmètre de routes qui la séparent des zones voisines.

Chaque centre de tourisme possède un comité d'initiative local chargé de l'étude et de l'amélioration des conditions de séjour

Le Col d'Allos (Basses-Alpes)
(Cliché de " Sites et Monuments " du Touring-Club)

Voiture à 60 places (1835)



LE PONT DU GARD
Tableau de HUBERT ROBERT
(Musée du Louvre)



Départ pour les eaux. Poste française (De Bonnemaïson, 1860)

accourues de partout pour voir passer les engins de course, des campements improvisés dans les champs tout le long du trajet; les villes traversées regorgeant de visiteurs; le pays tout entier s'arrachant avec avidité les nouvelles de chaque étape, et frémissant comme au bruit d'une victoire, lorsqu'un Fournier entraînait premier à Berlin? Cela, certes, est du passé, et nos courses d'aujourd'hui, — ou plutôt d'hier, — confinées dans les limites d'un circuit, ne nous rendront jamais ces pittoresques impressions du début.

La route elle-même ne vivra plus de la vie spéciale à cette époque. Elle n'est plus le témoin de cet important élément du début qui était la Panne. Sa chaussée et ses bas-côtés ont cessé de devenir des succursales d'usines d'automobiles, et l'on ne voit plus de distingués gentlemen revêtus du bourgeron d'établi, démonter avec rage les parties les plus innocentes de leur voiture. La Panne, aliment favori de la caricature, la Panne, objet de gaieté irrésistible pour tous ceux qui y assistèrent, la Panne est entrée dans le passé. Ainsi l'a voulu le progrès, la Panne est en panne.

Par contre, la route de France est devenue à l'heure actuelle, l'artère vivante par où passe la circulation du tourisme mondial. Non seulement les Français, mais encore les étrangers de tous les pays du monde viennent de plus en plus la sillonner de leurs automobiles. C'est un double hommage rendu à la qualité de nos chaussées, et à la beauté de nos sites; et c'est avec bonheur que nous devons constater qu'enfin on commence à apprécier à leur juste valeur les merveilles de notre pays.

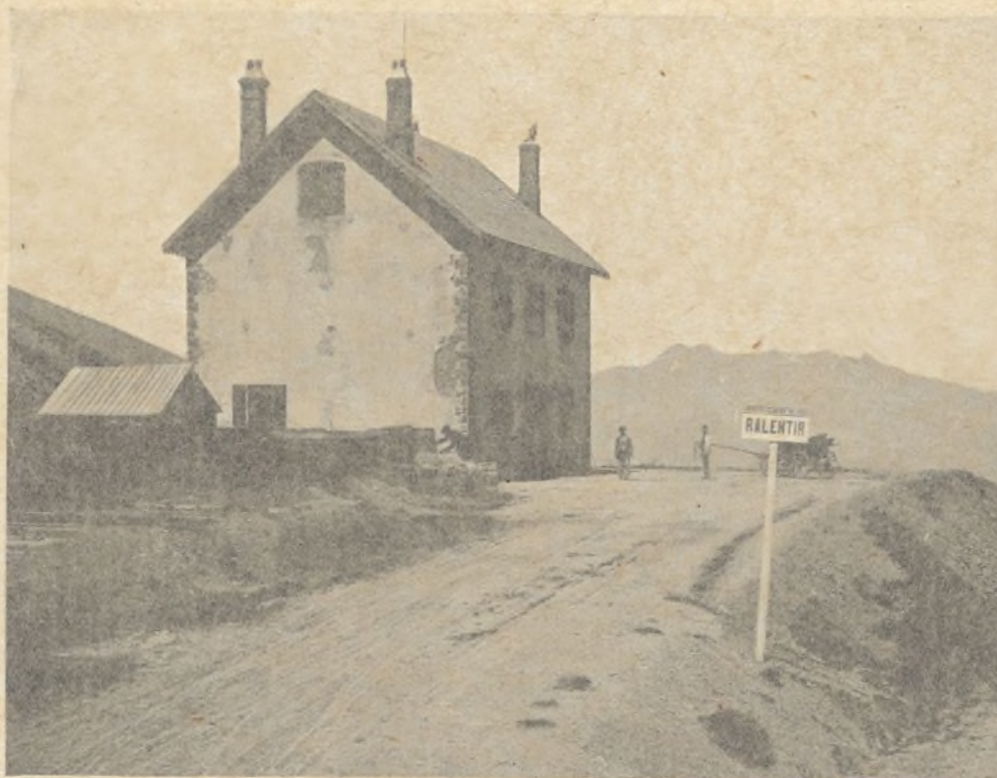
Une autre grande association, due au développement de l'automobilisme, a pris à son tour une influence grandissante sur l'amélioration du tourisme, — et par suite de la Route, — puisque à l'heure actuelle ces deux facteurs sont

montant des touristes, en présence surtout des lacunes de notre organisation hôtelière, il fallait empêcher la dissémination des

efforts individuels et collectifs, et favoriser leur concentration sur un certain nombre de points limités, en nombre, mais soigneusement choisis parmi les plus avantageusement situés comme centres de séjour et d'excursions.

La commission de tourisme de l'A. C. F. entreprit ce long et minutieux travail, et établit la carte de France par zones de tourisme, chaque zone comportant en son point le plus favorable une station de séjour qui est le centre de tourisme. Chaque zone, dont le rayonnement moyen est de 50 kilomètres environ en plaine et de 30 kilomètres environ en montagne, est limitée par le périmètre de routes qui la séparent des zones voisines.

Chaque centre de tourisme possède un comité d'initiative local chargé de l'étude et de l'amélioration des conditions de séjour

Le Col d'Allos (Basses-Alpes)
(Cliché de "Sites et Monuments" du Touring-Club)

Voiture à 60 places (1835)



LE PONT DU GARD
Tableau de HUBERT ROBERT
(Musée du Louvre)

et de circulation dans sa zone. Tous les comités locaux correspondent avec le secrétariat général des centres de tourisme dont le bureau est à l'Automobile-Club. Le but général de l'œuvre est en outre de favoriser la création d'hôtels dans chaque centre et d'éditer un guide routier pour chaque zone. Ce simple résumé ne donne qu'une idée imparfaite de la tâche colossale ainsi entreprise. Mais les débuts ont été favorablement accueillis, et à l'heure présente des centres de tourisme sont établis et organisés ou en voie d'organisation à Saint-Pierre-de-Chartreuse, Quillan, Bagnères-de-Bigorre, Périgueux, Compiègne, Vals, Remiremont, Nantua, Annecy et Lyons-la-Forêt. Le jour où les capitaux français s'orienteront plus franchement vers des placements d'utilité nationale, et entre autres vers l'industrie hôtelière, le grand problème du tourisme sera bien près d'être résolu à notre complet avantage, car il n'est pas un pays au monde sur les routes duquel il circule plus d'automobiles que le nôtre.

Cette circulation intense, succédant presque subitement à la longue période de calme de nos chaussées, n'a eu jusqu'ici qu'un inconvénient, d'ailleurs grave, qui est leur plus rapide usure. Le personnel chargé de la construction et de l'entretien de nos routes fut surpris d'une dégradation aussi rapide, et poussa un cri d'alarme, cri bientôt répété par les automobilistes eux-mêmes. Car, si les véhicules, — comme cela est d'ailleurs naturel, — usent le sol sur lequel ils roulent, ce sol à son tour, le leur rend bien. Et, aussitôt cette discussion portée devant l'opinion, de vifs débats s'engagèrent, d'où il ne tarda pas à résulter qu'entre la Route et le



Le Coucou de Saint-Germain (1840)

Véhicule allait commencer une lutte du genre de celle qui dure toujours entre le Canon et la Cuirasse.

Dans l'intérêt général du pays, de tels conflits doivent aboutir à de rapides solutions. C'est ce que comprit admirablement M. Louis Barthou, ministre des Travaux Publics. Au I^{er} Congrès international de la Route, convoqué par lui en octobre 1908, il réunit les représentants les plus qualifiés de ceux qui usent de la Route et de ceux qui la construisent. Sous la présidence de M. Lethier, inspecteur général des Ponts et Chaussées, et de M. Ballif, président du T. C. F., on examina tour à tour, et le mal, et les remèdes proposés. Et l'on constata d'abord que le



Un chemin dans les Landes
(Cl. Branger)

mal n'était pas si grand que d'aucuns le disaient et qu'à part certaines portions très encombrées de notre réseau routier,

l'ensemble ne nécessitait pas de transformations radicales. On estima à deux mille environ le nombre de kilomètres vraiment destinés à subir une fatigue hors de proportion avec leur constitution, et on décida de leur appliquer de nouveaux modes de construction, parmi lesquels celui qui paraît avoir eu le plus de suffrages est le petit pavé sur forme de béton — résurrection, en des termes modernes, de l'antique chaussée romaine par l'étude de laquelle nous avons commencé cet exposé.

Surtout on s'appliqua à la recherche des moyens propres à lutter contre la poussière, et les heureux résultats déjà obtenus à l'heure actuelle permettent d'espérer un ensemble de solutions pratiques pour l'avenir. Enfin, parmi d'autres mesures de détail, toutes intéressantes, il faut citer l'adoption, sur la proposition de M. Chaix, d'une série



Le "Prater" de Vienne en 1929. Gravure satirique publiée vers 1920
(Collection de Santa Maria)



New Principles, or the march of Invention
(Estampe satirique anglaise contre la locomotion mécanique)
(Collection de Santa Maria)

unique de signaux internationaux d'obstacles, et la prise en considération de l'unification du bornage kilométrique en France.

Il faut savoir gré, à cette occasion, à notre corps des Ponts et Chaussées d'avoir envisagé courageusement l'avenir; il aurait pu — suivant en cela l'instigation des ennemis de tout progrès — afficher des tendances hostiles à l'automobilisme et le rendre responsable de l'usure trop rapide de nos routes. Il reconnut au contraire avec loyauté qu'à tout mode de locomotion nouveau il fallait préparer des voies nouvelles. Il admit que la vitesse des transports est un des plus grands progrès des



Remorqueur à vapeur de Dietz et Hermann
(D'après une lithographie de Bénard. Collection de Santa Maria)



Voiture à vapeur (vers 1820)
(Dessin original de la collection de Santa Maria)

temps modernes. Et il adopta, d'accord en cela avec les promoteurs du Congrès, un programme d'avenir d'où sortira un jour la Route future, dépourvue d'obstacles, affranchie de poussière, résistante à un long usage, et organisée définitivement en vue des besoins de la locomotion automobile.

Le Congrès de la Route aura eu, pour ceux qui ont suivi de près ses travaux, un autre inappréciable avantage. C'est de leur prouver que le réseau routier français continuait à être le premier du monde, comme qualité, et comme densité. Les remarquables rapports soumis à l'appréciation des congressistes par de nombreux ingénieurs routiers étrangers nous ont permis de jeter un rapide coup d'œil sur l'état actuel des routes d'Europe et des États-Unis. Un simple

intenses et ensuite à des affectations budgétaires plus considérables.

La route anglaise, quelque parfaite qu'elle soit comme roulement, a un grand défaut: elle est aussi peu rectiligne que possible, et d'une manière générale, elle est obligée de se plier aux exigences de limites des grandes propriétés rurales qu'elle contourne plus souvent qu'elle ne les traverse.

L'Angleterre possède 38.600 kilomètres de grandes routes et 160.900 kilomètres de chemins vicinaux, ce qui, pour une superficie de 313.128 kilo-



Voiture à vapeur de Gurney
(Collection Rheims et Auscher)

mètres carrés, donne environ 0 kilom. 66 de route par kilomètre carré de surface.

La viabilité de l'Allemagne est très complexe et très variable suivant les régions.

Les provinces occidentales de l'empire ont un réseau de routes excellent qui se ressent évidemment de la proximité de l'influence française, et qui date en grande partie de l'occupation napoléonienne. Comme construction et comme entretien, les routes du grand-duché de Bade, du Palatinat, et surtout du grand-duché de Hesse, ne le cèdent en rien aux meilleures routes françaises.

Les provinces du centre, du nord et de l'est, surtout ces dernières, sont beaucoup moins favorisées, et la densité de leurs routes est considérablement réduite par rapport à la surface qu'elles desservent. En outre, il y a encore énormément de routes pavées sur toute l'étendue de l'empire, et la



La Rencontre, estampe de Georges Meunier
(Par autorisation de Ed. Sagot, éditeur)

nettement inférieure, en moyenne, à celle des routes françaises et anglaises. La meilleure portion du réseau routier belge se trouve au sud et à l'est, car les régions septentrionales, qui supportent une circulation d'une activité et d'un tonnage intenses, sont presque exclusivement pavées, comme d'ailleurs les routes de France qui s'y raccordent.

La Suisse a un admirable réseau de routes auxquelles elle a consacré depuis de longues années d'importants budgets d'entretien. Il est d'ailleurs tout naturel qu'un pays dont la principale industrie consiste en l'exploitation de ses beautés naturelles, consacre une large partie de ses ressources à l'entretien de leurs voies d'accès. Malheureusement,



Un virage, estampe de Névil
(Par autorisation de A. Névil, éditeur)

circulation des automobiles y est souvent très pénible.

Quant aux données statistiques, elles sont difficiles à recueillir dans un pays où chaque Etat a son budget spécial des travaux publics, mais on peut admettre, d'après les renseignements connus pour certains Etats comme la Prusse et le pays de Bade, que l'Allemagne possède environ 0 kilom. 54 de routes, par kilomètre carré de superficie.

La Belgique possède 17.500 kilomètres de chemins vicinaux, et 6.990 kilomètres de routes. Sa superficie est de 29.455 kilomètres carrés. Il y a donc 0 kilom. 83 de routes par kilomètre carré de superficie, ce qui place la Belgique immédiatement après la France comme quantité de routes. Quant à la qualité, elle est



Les Pompiers, estampe de Camara
(Par autorisation de Moderne Estampe, éditeur)

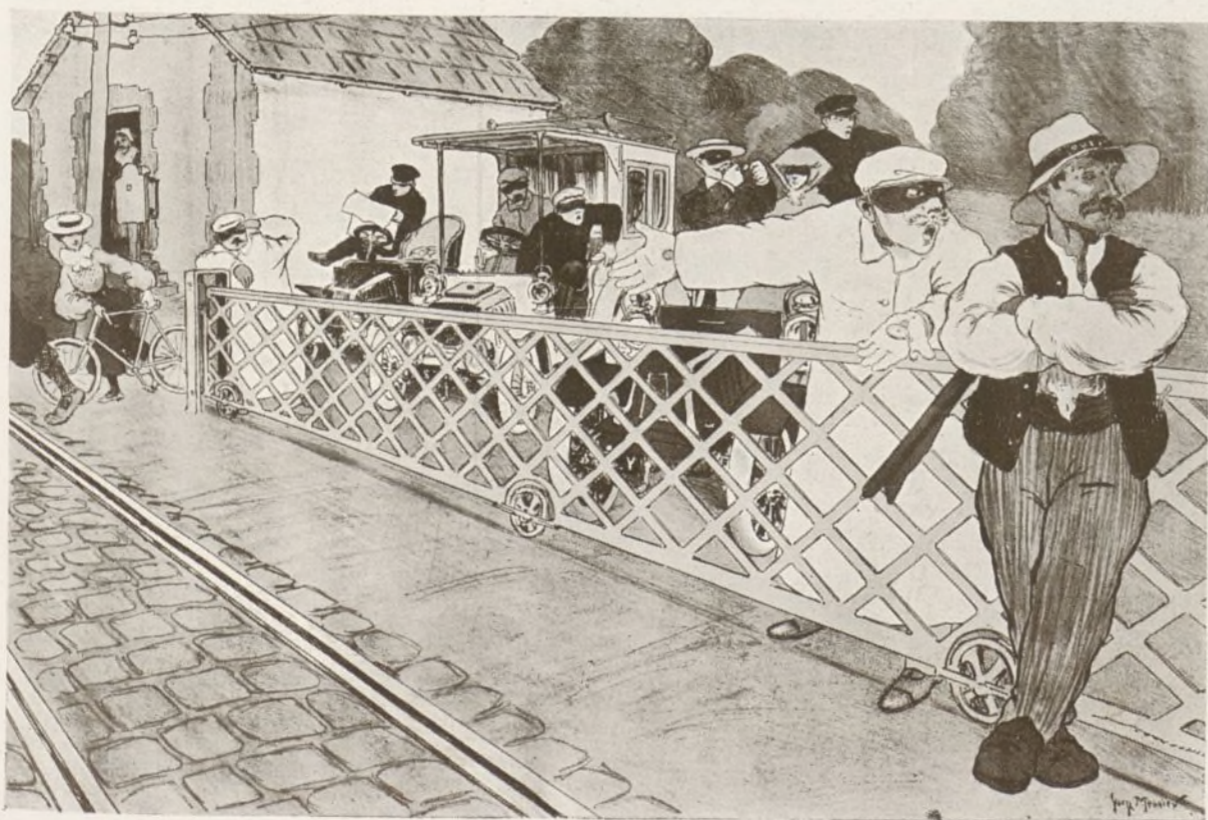
toutes les routes vraiment alpestres, dites routes de montagnes, sont sévèrement interdites aux automobiles, — en apparence, par crainte des accidents, — en réalité, parce que les syndicats des voituriers s'y opposent.

La proportion des routes suisses par rapport à la surface totale du pays paraîtrait très faible (0 kilom. 32), si l'on ne tenait compte des immenses espaces couverts par les parties les plus élevées des Alpes.

Avec une surface qui est environ la moitié de celle de la France, l'Italie a un réseau routier qui en est le quart.

L'entretien de ses routes est très variable et dépend beaucoup du plus ou moins d'incurie des autorités locales.

La partie la plus énergique et la plus industrielle de l'Italie, qui est l'ancien royaume sarde,



Le passage à niveau, par G. Meunier. (Par autorisation de Ed. Sagot, éditeur)

est aussi celle qui possède le meilleur réseau routier.

L'Autriche compte 21.112 kilomètres de routes nationales, et 66.747 kilomètres de routes provinciales et autres ; soit, en tout, 87.859 kilomètres de voies ordinaires ; ce qui, pour une surface de 622.518 kilomètres carrés, représente 9 kilom. 14 par kilomètre carré. C'est à peu près ce que serait la France si elle n'avait que les routes nationales.

La Russie d'Europe a une surface de 5.514.635 kilomètres carrés. Elle compte 8.416 kilomètres de routes comportant une chaussée, ce qui fait la proportion dérisoire de 0 kilom. 013 de routes par kilomètre carré de superficie. Il faut ajouter à cela 94.000 kilomètres de routes postales ; mais ces routes ne sont que des pistes jalonnées à même le sol naturel.

La Suède possède une superficie de 439.813 kilomètres carrés, desservie par 53.867 kilomètres de routes et chaussées. Si l'on tient compte des vastes espaces septentrionaux de ce pays qui sont impropres à toute culture et à toute industrie, on ne pourra pas trouver faible le rapport de 0 kilom. 12 qui existe entre ces deux chiffres. Les routes de Suède sont en moyenne bien construites, mais elles présentent des difficultés d'entretien inhérentes à tout climat où un dégel prolongé suit un hiver rigoureux.

La Norvège a sensiblement la même proportion de routes que la Suède. Ses routes sont bien entretenues, car les lignes de chemins de fer sont peu nombreuses, et les voyageurs se transportent d'un point à l'autre dans des voitures à deux roues appelées « kariols » qu'ils conduisent eux-mêmes.

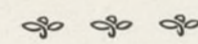
L'Espagne a un réseau de routes très particulier en ce sens que, sur les prévisions budgétaires, il y a toujours un nombre incalculable de kilomètres de routes qui figurent à l'état de projet. C'est ainsi que les routes classées ont une longueur totale de 35.827 kilomètres, dont 14.926 kilomètres seulement sont terminés.

Quant aux chemins vicinaux, les statistiques espagnoles en annoncent 3.585.999 kilomètres. Sur ce nombre, 2.010.000 kilomètres dorment à l'état de projet dans les cartons des administrations. Les autres sont d'excellents chemins muletiers. Les véhicules à roues ne pouvant circuler ni sur ces derniers, ni sur

les chemins à l'état de projet, il s'ensuit que la circulation est peu intense en Espagne.

Les Etats-Unis n'ont pas le réseau de routes que semblerait comporter leur énorme degré de prospérité industrielle et commerciale ; et, en effet, au moment où les Américains ont commencé non pas la conquête, mais l'occupation méthodique du sol immense qui s'offrait à eux, ils se sont trouvés en possession d'un moyen de pénétration plus rapide, quoique plus coûteux que la route, et, dès le principe, ils ont employé la voie ferrée à la pénétration et à la colonisation des terres nouvelles. Partout où la voie ferrée serait trop coûteuse par rapport au mouvement des échanges, les Américains ont construit des tramways mécaniques ou des chemins de fer à voie étroite. Ainsi, peu ou point de routes, mais partout deux rails. Comme conséquence curieuse de cet état de choses, l'automobilisme a éprouvé une certaine gêne à se développer en Amérique à cause du manque de routes propres à assurer son extension.

Mais, comme l'automobile est un engin mécanique supérieur au chemin de fer, et par son autonomie absolue, et par son poids moindre, et par sa puissance spécifique, et que forcément, dans de nombreux cas, surtout lorsqu'il s'agit d'ouvrir des pays nouveaux à la vie commerciale, il constitue avec la route le moyen le plus économique de pénétration, nous assistons en ce moment aux Etats-Unis, à ce spectacle curieux d'un pays qui, n'ayant pas construit de routes à cause des chemins de fer en établit actuellement un vaste réseau pour les automobiles.



Et pendant ce temps, à cet instant précis, une angoissante question se pose : La Route future ! N'y a-t-il pas quelque ironie à en parler aujourd'hui, au moment même où l'humanité vient enfin de conquérir des ailes ? La possession du ciel n'est plus le problème de demain, et qui sait pendant combien de temps encore l'homme emploiera les routes terrestres, fruit du labeur de tant de siècles ?

LÉON AUSCHER



Carte des Centres de Tourisme
Dressée par la Commission de tourisme de l'Automobile-Club de France

L'ART DANS LA MODE

Une maison qui tient le premier rang à Paris et à Londres par son goût et ses innovations toujours si féminines et si parisiennes, c'est celle de Dœuillet. Son installation de la place Vendôme ne suffisant plus à sa clientèle londonnienne, il a ouvert une succursale dans Albemarle Street, où les femmes de la haute société se plaisent à venir admirer les jolies créations qu'il y réunit et qui sont toujours un indice certain de ce que sera la mode demain. Peut-on s'étonner, dans ces conditions, que chaque jour, devant sa maison de la place Vendôme et celle de Londres, viennent stopper les luxueux coupés et les merveilleuses autos d'où descendent les coquettes qui viennent lui demander ces ravissants petits « trotteurs » en serge ou en schantung, qu'il exécute cette saison dans les tons tendres, rosés ou bleutés, mastic ou parme, à jupe courte légèrement plissée avec paletot long ou moyen, suivant la silhouette de chacune d'elles, qui au bois le matin, dans les expositions de peinture et les thés de cinq heures, apparaissent si élégantes.

D'autres se plaisent à choisir une de ses robes d'après-midi dont il a le secret. Un des modèles qui illustrent ces lignes est en météore et cachemire de soie rose de Chine, rehaussé de broderie et de soutache ton sur ton. La longue jaquette séparée est en météore de soie formant des pointes brodées sur les côtés. Quelques élégantes réservent aussi tous leurs suffrages à cette exquise robe du soir que nous reproduisons. Elle est en crêpe satin rose, à corsage drapé dessinant bien la taille et séparé de la jupe par une ceinture enserrant les hanches. Une broderie de perles irisées, barrant le corsage, tombe en tablier sur la jupe.

Les femmes du monde qui eurent ces jours derniers l'heureuse inspiration de visiter les salons d'Albemarle Street eurent le rare privilège d'admirer les superbes toilettes que Dœuillet vient d'exécuter pour le mariage de lady Rosemary Cairns, récemment célébré à Londres. La robe de mariée, d'une grande richesse, était en météore blanc brodée cristal et argent. Une longue traîne de cour en charmeuse d'argent brodée dans le même style que la robe, était fixée à l'épaule gauche par des guirlandes souples de fleurs d'oranger et venait se rattacher du côté droit à la taille, laissant le dos du corsage dégagé. La toilette de départ de forme très nouvelle fut fort remarquée ; faite en satin danaë scarabée, le corsage était joliment drapé sur une chemisette d'Alençon et tulle dans le ton, rehaussé d'un dépassant parme. La jupe formant tunique très originalement nouée à la taille donnait à ce costume un cachet inédit et charmant.

La robe de la comtesse Olivia Cairns, mère de la mariée, était en crêpe satin bois de rose, brodée dans le ton et garnie de Malines mélangées de moire bleu Saxe avec ceinture en galon ancien vieil or.

Dœuillet est coutumier de ces originales et gracieuses trouvailles, ainsi que le savent les habituées de ses salons de Paris et de Londres.



Toilette de Soirée par Dœuillet

Paris, 18, Place Vendôme

Londres, 25, Albemarle Street, W.



Fais Fourmy 09-

Robe de Courses par Dœuillet

Toilette météore et grenadine rose brodée soie même ton; paletot en météore brodé même nuance

Paris, 18, Place Vendôme.

Londres, 25, Albemarle Street, W.

La Mode

Paris, 25 Mai

Depuis que mai a glissé dans les corsages et aux boutonnières le muguet « porte-bonheur » toujours si populaire malgré notre prosaïsme actuel, le soleil nous fut enfin fidèle — sauf de



A MAISON-LAFFITTE
Robe de foulard topaze, cuirasse de grosse broderie sur tulle
Modèle de ZIMMERMANN (Cl. Félix)

légères et courtes absences, et notre vie se précipite dans l'effervescence de mondanités multiples, dans la joie d'élégances exquises et de plaisirs raffinés.

Paris est dans toute sa beauté et nous tâchons de nous égaler à sa grâce en parant la nôtre de tout ce qui peut en aviver l'éclat. En choisissant les soies molles, les dentelles précieuses, les tulles brodés et inédits, les fleurs merveilleuses dont se combinerait sa future toilette, la Parisienne songe à cette journée des Drags, triomphe de quelques privilégiées, à Chantilly où se retrouvent les plus jolies et les plus aristocratiques mondaines. Chantilly, avec ses frondaisons majestueuses, ses pelouses magnifiques, où planent les souvenirs princiers et royaux, est le seul cadre digne des chefs-d'œuvre créés par l'élite de nos couturiers pour l'élite de nos jolies femmes. Et lorsque de rapides et luxueux électriques emportent à travers ces allées tracées par Lenôtre des princesses de beauté et de charme, radieuses sous la corolle nuancée des ombrelles de prix, telles des fées des contes de M. de Perrault courant vers le pays des chimères en des chars magiques, j'imagine l'ombre de Louis XIV, qui s'y connaissait en beauté féminine, ravie, fascinée ; celle plus pâle de Charles-Quint, étonnée ; mais celle de Louis II de Condé, souriante, accueillante, au milieu des œillets qu'il cultivait lui-même et de ses hôtes illustres, La Rochefoucauld, La Bruyère, Corneille... Beaucoup, parmi ceux-ci, pourraient reconnaître leurs descendants en ces sportsmen du dernier chic, en ces élégantes si XX^e siècle. Et croyez qu'ils en seraient flattés. Louis XV qui y fut reçu avec une magnificence extraordinaire, y retrouverait des réminiscences de son époque, telle la robe Dubarry, créée par M^{me} Zimmermann, qui s'y connaît, elle, en succès. Faite de tussor imprimé ton cachemire, la jupe drapée à mouvement souple forme tunique sur haut volant de tulle bis. Ce volant est lui-même garni de biais de tussor à petits plis. La robe remonte en princesse, mais dessinant la taille longue sous un effet de ceinture faite de petites brides de tissu retenues par des boutons d'acier piqués de turquoise. Le corsage en tulle bis s'échancre sur

une guimpe de dentelle rebrodée d'or et soulignée d'un rien de velours corail.

N'avons-nous pas vu aussi préparer de longs paniers en taffetas gorge-de-pigeon très pâle, montés à gros plis autour des hanches et s'allongeant en pointe presque jusqu'au bas de jupe ?... Et le large pli piqué, derrière les fourreaux en faveur, qui donnent aux femmes un petit air d'abbé Régence tout à fait rétrospectif ?

A Auteuil il était fort regardé : le fourreau en drap uni « prune de Monsieur », presque noir, était à peine ajusté, laissant un peu de vague à l'ensemble. Le large pli, derrière, piqué du haut en bas, laissait flotter sur les côtés une ampleur modérée dans le bas de la jupe. Or, cette ampleur est pour tous une question capitale et nos couturiers paraissent vouloir la résoudre avec une générosité dont ils nous ont longtemps sevrés : l'un incline vers la jupe très large du bas, se relevant en tunique et en draperie moyen âge ; un autre recommande les plissés, les légers volants ; celui-ci, fidèle à l'esprit antique, brode sur cet inépuisable thème des variations que leurs excentricités bornent à une classe restreinte d'élégantes ; ceux-là préparent de délicieuses toilettes à taille longue devant avec cuirasses et boléros. En attendant les surprises annoncées pour la grande semaine, la mode actuelle montre une tendance bien marquée à ne pas couper ou dissimuler la taille ; et les robes princesses, d'un seul morceau, ornées de garnitures en long formant étoiles et tabliers ont tous les succès.

D'après les prédictions d'arbitres autorisés, il faut s'attendre au retour du corsage complètement ajusté ; verrons-nous aussi les jupes à falbalas qui en sont presque le complément obligé ? De timides essais semblent l'indiquer. Toutefois la révolution qui se complot n'aura rien de radical, elle s'imposera par degrés, substituant aux tuniques gainantes le retroussis plus enlevé, plus hardi et surtout l'effet de draperie dans le dos que nous remarquons dans beaucoup de modèles. Ainsi, si la ligne droite du devant persiste, les côtés s'arrondissent en forme pour obtenir, sans couture, le moulage des hanches. Le panneau central s'évase dans le bas, s'amincit à la taille, s'épanouit sur le corsage, s'étend jusqu'aux épaules.

Nous remarquons presque toutes ces tendances en la robe « papillon », modèle exquis de Zimmermann, en cachemire de soie. Sa teinte gris-mauve est éclaircie d'un léger semis de pois blancs ; les fronces tout en allongeant la taille, forment l'ampleur d'un drapé très souple retroussé bas sur la jupe par un bouton d'émail artistique. Une dentelle teinte de même nuance forme le corsage et se rehausse d'appliques de broderie byzantine cloutée de boutons ; ce même motif est rappelé en boucle de ceinture ; la gorgerette est en point d'Alençon.

Malgré les caprices de la fantasmagorie d'été, un succès inouï est réservé aux délicieuses toilettes de mousseline, de broderie, de dentelle, que Zimmermann imagine comme à plaisir et qui ont pris, tout à coup, sous leur promesse de modestie, la plus luxueuse élégance. Nous sommes ici à l'apogée de tout ce qui s'est fait de plus riche, de plus délicat, de plus merveilleux en belle lingerie ; de plus artistique en même temps.

Cependant le costume tailleur reste la base de la toilette et l'imagination féconde de nos maîtres ès-modes l'a diversifié et modifié de mille heureuses façons : toiles brodées ton sur ton, gros shantung épais et souple, vestes de différentes formes et longueurs, ouvertes, croisées, flottantes, fermées à bords arrondis ou effilés, n'importe, mais la taille allongée derrière domine. Voici en passant, deux trotteurs tout à fait charmants : l'un est un fourreau de gros ottoman brique avec deux plis sur le devant. L'encolure et l'emmanchure s'échancrent sur une chemisette de tulle ou de dentelle, et le décolleté arrondi est souligné de broderie vert amande. La très longue jaquette assortie est boutonnée d'olives d'or ; aux petits revers de satin noir s'ouvrant sur un gilet de taffetas vert amande, étroit galon d'or et deux gros cabochons de jais.

Beaucoup plus léger, le second « trotteur » est

en tussor saumon : demi-princesse ou demi-fourreau, il s'ouvre sur une blouse de tulle ou de dentelle assortie de nuance et rebrodée ton sur ton. Au décolleté, des croisillons de velours noir sont cloutés d'or ; le paletot assorti est orné de taffetas et de broderie ton sur ton.

Bien entendu, c'est Green et C^o qui signent tout ce qui se fait en « tailleur » chic. Le Tout Paris a consacré leur incomparable succès. On dit qu'on s'emballe vite à Paris, mais c'est un tort. Soyez sûr que l'emballement de Paris est raisonnable et que généralisé ainsi, il ne va qu'au mérite qui s'impose, et au talent sûr de lui-même.

Les mille idées de Green, sa fantaisie pleine d'à-propos, son goût très sûr, nous ont valu encore un flot de petits modèles de plein été tout à fait jolis. M^{me} Juliette Clarens, la jeune étoile des Bouffes-Parisiens, — une de leurs fidèles ! — ne portait-elle pas à un dernier Longchamp une toute aimable création où ils se révélaient tout entiers : un rien d'ailleurs, — un costume de tussor écru simplement brodé ton sur ton, — mais un rien spirituel et parisien en diable.

De la toile aussi : la jupe à plis rasant terre, accompagnée d'un paletot rebrodé de grosse soutache avec col de satin noir, comme dans ce costume kaki, — ou aux lignes sobres, nettes, crânement masculines, comme dans cet adorable petit tailleur bleu pâle.

Aperçu encore chez Green de bien jolis manteaux. Le tussor de soie domine. Ravissant en « rose de Chine », la forme très enveloppante dans son ampleur souple, les manches, immenses, se retournant en large revers de broderie sur filet qu'un peu de liberty noir souligne. L'encolure très soutachée, longues pampilles flottantes.

Qu'on s'imagine ces manteaux sur nos robes de mousseline ou de linon. Bien que différent, leur charme ne sera pas moindre que celui qu'ils ont en ce moment sur nos robes de cachemire de soie.

Comment, avec de telles parures, les femmes ne seraient-elles pas jolies, et si le fait d'être séduisantes et belles donne le bonheur, nous pouvons être toutes parfaitement heureuses, même celles qu'assombrirait un instant la découverte de ces petites « taches de son », signature des beaux épidermes blancs et délicats. Effaçons vite ces ombres légères avec le Lait Antéphélique Candès si précieux en cette saison estivale ; dans notre eau de toilette il assure la pureté absolue de notre teint et le défend contre tous les maléfices des rayons trop



A LONGCHAMP
Un petit tailleur de Green et C^o porté par M^{me} Juliette Clarens
(Photo Henri Manuel)

ardents ; employé pur il enlève les fâcheuses taches de rousseur. Nous ne pouvons être laides ; tout conspire autour de nous pour notre beauté ; pourquoi en serait-il autrement ? Ce serait dommage !

LAURENCE DE LAPRADE

Les Sports

La course qui décida, il y a vingt ans, du triomphe de la bicyclette, vient d'être disputée pour la dix-neuvième fois les 1^{er} et 2 mai ; il s'agit de la course Bordeaux-Paris fondée, en 1891, par deux des premiers apôtres du sport vélocipédique : MM. Paul Rousseau et Maurice Martin qui dirigeaient alors, à Bordeaux, une publication sportive, admirablement bien faite du reste, *Le Véloce-Sport*.

La première course Bordeaux-Paris souleva un émoi considérable. On était alors à cette époque mal préparé aux efforts gigantesques, et il paraissait sinon impossible, du moins fantastique, que des hommes pussent, dans un effort ininterrompu, se rendre par le seul jeu de leurs muscles de Bordeaux à Paris, en chevauchant une frêle bicyclette.

Les résultats furent inouïs. Le vainqueur, un Anglais, G.-P. Mills, triompha en 27 heures, si je me souviens bien, devant son compatriote Montagne Holbein qui précédait lui-même son compatriote Bates ; le premier Français était Jiel-Laval qui s'était classé quatrième. Ce fut une course héroïque qui se poursuivit dans la boue, sous la pluie. Les hommes n'avaient alors sur la route que des soins rudimentaires, quelques entraîneurs dont le service ne ressemblait en rien à celui si parfaitement organisé qu'ont à leur disposition les concurrents des courses sur routes d'aujourd'hui.

Les prouesses de Mills frappèrent l'imagination des foules ; elles firent plus pour démontrer combien était pratique la bicyclette, que tout ce qui avait été dit d'elle et tout ce qui avait été écrit sur elle. Elle décida même de la création d'une épreuve qui eut, par la suite, une influence décisive sur l'évolution cycliste ; elle provoqua, en effet, la fameuse course Paris-Brest et retour qui, imaginée par Pierre Giffard et organisée par le *Petit Journal*, révolutionna l'opinion publique du monde entier et illustra d'une gloire unique son vainqueur, le fameux et célèbre Charles Terront.

La course Paris-Brest fut renouvelée, mais elle n'est pas restée une épreuve classique comme Bordeaux-Paris dont le triomphe annuel doit ravir ceux qui l'imaginèrent : Paul Rousseau, aujourd'hui chroniqueur sportif du *Temps* et Maurice Martin, chroniqueur sportif de la *Petite Gironde*.

On la courait cette année pour la dix-neuvième fois ; elle eut, chose curieuse, dix-neuf engagements. Le temps fut favorable aux coureurs qui purent, ayant pour eux de bonnes circonstances atmosphériques, réaliser de remarquables performances. Le vainqueur fut le Belge Van Houwaert, le vainqueur de 1908, qui termina les 592 kilomètres du parcours en 18 heures. Derrière lui se classaient Louis Trousselier, 2^e, et Emile Georget, 3^e.

Comme toujours, l'épreuve avait attiré sur le passage des concurrents des foules innombrables, surtout aux abords des contrôles installés dans les villes importantes du parcours ainsi mises en fête. Et l'on peut s'étonner, en vérité, que tant de gens se déplacent pour voir passer un groupe de cyclistes poussiéreux qui arrivent de là-bas pour disparaître là-bas, sans savoir si ceux qui passent ainsi premiers seront les vainqueurs que leur annoncera le télégraphe ou le téléphone demain.

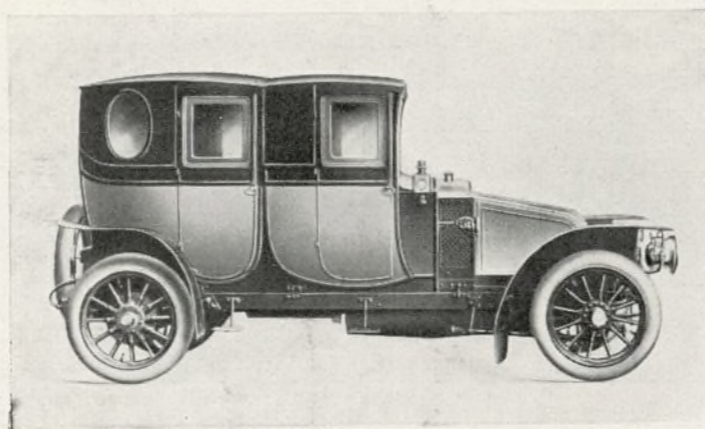
Les Anglo-Saxons commencent à s'étonner des prouesses athlétiques des petits Français ; de l'autre côté de la Manche et de l'Atlantique, on n'avait jusqu'ici que fort peu de considération sur les qualités physiques, le courage physique et l'énergie morale de nos athlètes latins ; on s'imaginait volontiers que nous jouions au sport, mais que jamais nous ne pourrions combler l'écart qui nous séparait des athlètes anglais ou américains. Nous n'aurons pas été trop lents à combler la mesure, et en vingt ans d'athlétisme rationnel et raisonné, nous avons fait assez de progrès pour être, dans certains sports, supérieurs à nos maîtres d'autrefois, dans d'autres assez brillants pour qu'on puisse nous y prendre en quelque considération.

Ceci n'a pu surprendre que les Anglais et les Américains qui ne manquent pas, on le sait, d'une assez robuste suffisance et d'un gigantesque orgueil, mais pour qui s'est donné la peine de comparer les races il était facile de prévoir que tôt ou tard les races latines, d'essence supérieure à tous les points de vue, affirmeraient dans l'athlétisme, sur les races anglo-saxonne ou germanique, la suprématie qu'elles affirment dans toutes les autres manifestations d'activité humaine, dès qu'elles s'y emploient.

C'est en course à pied que nous avons, en 1908 et 1909, remporté les plus éclatants, et pour les Anglo-Saxons les plus inattendus succès. Les victoires de Saint-Yves en Angleterre et en Amérique, et celle plus récente de Henri Renaud, ont créé, de l'autre côté de la Manche et de l'Atlantique, une admiration mêlée d'une prodigieuse stupéfaction, d'autant plus que les victoires ne furent pas accidentelles, mais répétées et remportées sur le plus remarquable lot de pédestriens qu'on ait jamais vus et groupés.

Le sport automobile sommeille toujours en France ; en vérité, on ne sait pas trop ce que l'on fera. Les constructeurs se sont bien ligüés pour s'opposer aux courses et au retour annuel des salons. Ils le font et l'ont fait parce qu'ils s'imaginent que tel est leur intérêt, sans être bien convaincus que ça le soit vraiment.

Ils pensent qu'il n'y aura pas de courses parce qu'ils n'en organiseront pas ; mais ils ne sont pas



Routière légère Renault, 20/30 chevaux

loin de croire qu'il pourrait y en avoir, créées et organisées par d'autres. Si cela était, beaucoup d'entre eux sont décidés à ne pas résister à la tentation des courses, si elle leur est à nouveau offerte.

Ce qu'il y a en effet de bizarre dans l'attitude de ceux qui se ligüèrent contre les courses, c'est que pas un ne manque de se réclamer des prouesses accomplies par ses voitures dans les petites courses qui ont subsisté, — courses du kilomètre, courses de côtes, concours divers, — et qui sont, qu'ils le veuillent ou non, des manifestations sportives absolument analogues aux grandes épreuves qu'ils ont provisoirement anéanties. Quelle logique !

On avait annoncé, ces temps derniers, une tentative intéressante, l'organisation sur le circuit de Dieppe d'une course réservée aux amateurs ; la formule de l'épreuve était bien simple : s'engageait qui voulait avec la voiture de son goût et de ses moyens ; pas de limite de force ; la 40 chevaux, la 60 chevaux et la 100 chevaux se seraient alignées contre la 24 et la 16 chevaux ; tout semblait marcher à souhait, mais un obstacle a, tout à coup, surgi : l'opposition du Gouvernement !

M. Clemenceau, peu soucieux de se créer une responsabilité, aurait, paraît-il, répondu qu'il ne demandait pas mieux que d'autoriser l'épreuve, mais à la condition qu'elle lui fût demandée par l'Automobile-Club de France qui, pour lui, était le pouvoir automobile responsable.

Du coup, le circuit en serait mort et cela se conçoit aisément, puisque c'est la Commission sportive de l'Automobile-Club de France, — chose extraordinaire mais authentique, — qui a demandé la suppression des courses et mis ainsi fin à sa carrière.

Si le sport languit, avec les beaux jours le tourisme automobile renaît et retrouve son activité. Soudain éclôt chez chacun le désir de courir les routes et de pérégriner capricieusement à toute

vitesse parmi les campagnes en fleurs ; le plaisir est d'ailleurs exquis, surtout à bord de voitures parfaitement établies, telles par exemple les Renault.

Les grandes usines de Billancourt mettent notamment à la disposition des connaisseurs deux modèles tout à fait remarquables, la 20/30 HP et la 35/45 HP qui ont été conçues et construites de façon à permettre des moyennes élevées tout en entraînant une économie notable dans les consommations d'essence et de pneumatiques. Légères comme il convient, l'aluminium remplaçant là où il le faut les aciers, ces Renault ne permettent point d'habiller les châssis de limousines trop somptueuses, mais permettent néanmoins des carrosseries d'un confortable extrêmement bien compris, ainsi que le prouve la photographie que nous en publions.

Ces routières légères se prêtent à des randonnées longues et rapides ; avec elles il n'y a plus de distance ni d'obstacle.

Le mois de mai n'a pas été très favorable aux ballons sphériques ; la faute en est, on s'en doute bien, au vent qui fut, les premiers jours du mois, d'une extrême violence. Différentes ascensions se sont terminées tragiquement ; une d'elles fit même grand bruit à cause de ceux qu'elle mettait en jeu et qui en furent victimes : le comte de la Vaulx, vice-président de l'Aéro-Club et M. Léon Barthou, frère du ministre des Travaux publics ; l'un et l'autre sont deux aéronautes extrêmement habiles ; le comte de la Vaulx a à son actif deux cent cinquante ascensions ; M. Léon Barthou soixante.

Pilotes expérimentés, habiles et courageux, ils ont été victimes d'un accident analogue à ceux dont on pourrait être victime dans n'importe quel autre moyen de transport : en chemin de fer, quand un pont s'écroule ; en voiture, quand elle verse ; en bateau, quand il touche un récif ; à pied, quand une cheminée vous tombe sur la tête ; tout ceci pour expliquer que la locomotion aérienne n'est pas périlleuse ainsi que pourrait le laisser croire les différents accidents qui ont attristé le mois de mai.

MM. de la Vaulx et Léon Barthou étaient à bord du *Fil du Vent*. Ils ont quitté Paris par un temps très calme et ont fait un atterrissage brutal aux Baux près d'Arles, dans un coup de rabat provoqué par le mistral extrêmement violent, puisqu'il soufflait à 160 kilomètres à l'heure ; dans le choc, M. de la Vaulx se cassa la jambe, M. Barthou s'endommagea la figure, mais c'était là, si déplorables que fussent les conséquences de cet atterrissage, un accident exceptionnel qui ne doit pas discréditer le sport du tourisme aérien.

Ce qui lui fera plus de tort à ce tourisme, ce sont les mesures, invraisemblablement stupides, créées par les contributions et le service des douanes pour faire payer aux ballons étrangers descendant en France, des droits d'entrée.

Ces mesures vexatoires ont été aggravées par la campagne lamentable que menèrent d'ignares journalistes dans des journaux à grand tirage contre les aéronautes étrangers, et notamment contre les aéronautes allemands atterrissant chez nous.

Ils ont voulu voir dans des chutes de ballons un service bien réglé d'espionnage, comme si les aéronautes commandaient au vent et comme si on en apprenait plus dans un ballon qu'à lire à terre une carte au 80 millième ! A la suite de cette campagne haineuse et bête, l'opinion publique s'est, dans les campagnes, mise à la xénophobie ; on a fait aux aéronautes allemands, voire français, que les vents d'est amenaient chez nous, des accueils d'une hostilité ridicule. Le résultat ne s'est pas fait attendre.

On a en Allemagne pris des mesures analogues : gendarmerie, douanes, perquisitions, arrestations, toutes sortes de mesures qui, à la longue, lasseront les amateurs de l'aérostation et arrêteront dans son essor le plus admirable des tourisimes.

C'est la France qui l'a créé : c'est elle qui veut le tuer.

FRANTZ-REICHEL