

Zeitschrift: Horizons : le magazine suisse de la recherche scientifique
Herausgeber: Fonds National Suisse de la Recherche Scientifique
Band: - (2000)
Heft: 44

Artikel: Une Suisse hostile à l'automobile...autrefois
Autor: Dieffenbacher, Christoph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-971435>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

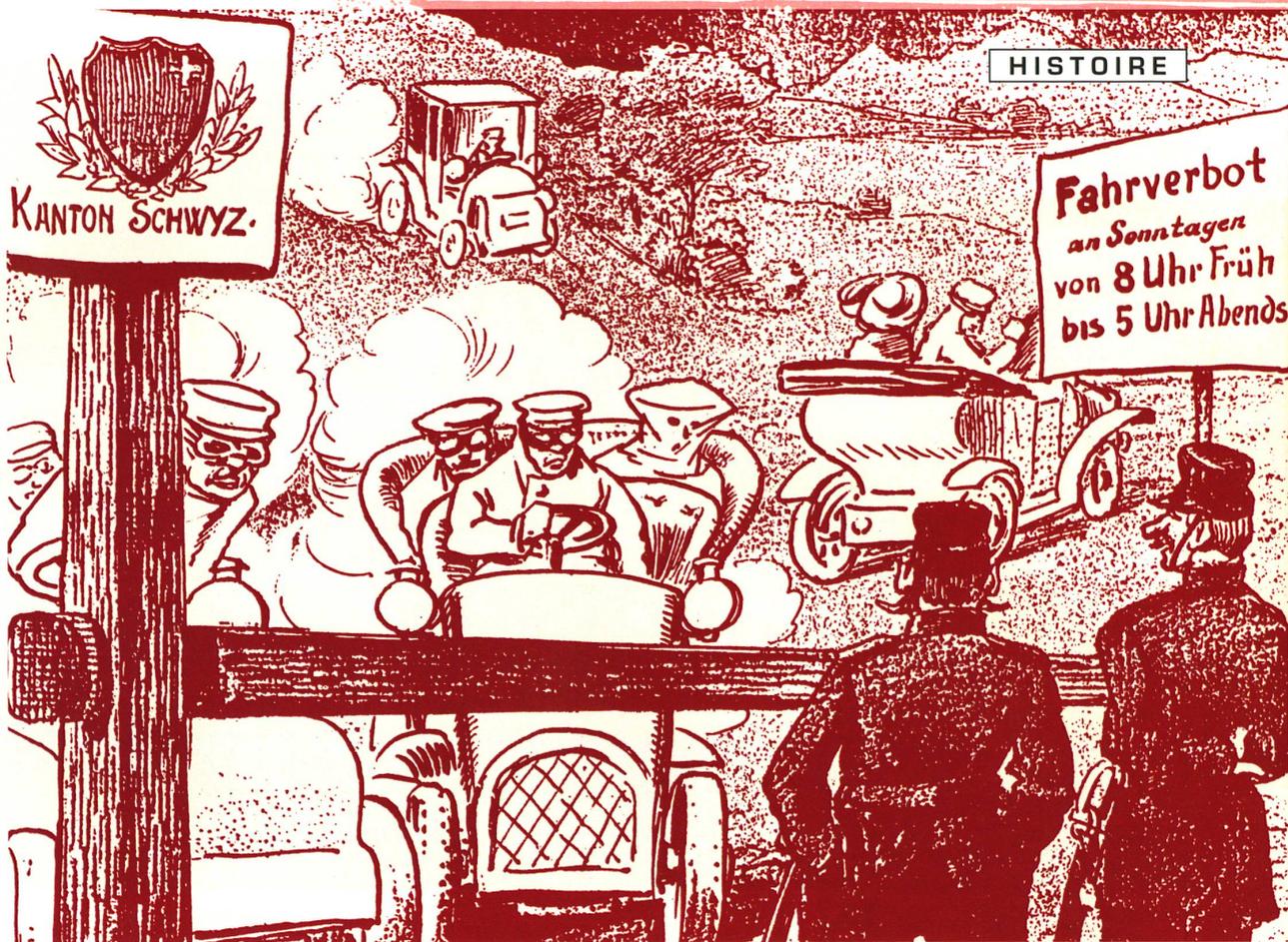
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Barrière et policiers à la frontière cantonale: Schwyz instaure par intermittence une interdiction de circuler le dimanche (caricature du «Nebelspalter», 1912).



Une Suisse hostile à l'automobile... autrefois

PAR CHRISTOPH DIEFFENBACHER

Il y a 100 ans, la Suisse passait pour le pays d'Europe le plus hostile aux automobiles. Pendant longtemps, on a assisté dans ce pays à une résistance obstinée contre ces véhicules à moteur conduits d'abord par des riches, pour le plaisir et le sport. Un historien regarde très loin dans le rétroviseur et analyse les débuts du trafic routier moderne dans trois pays européens.

Coups de fouets de cocher, clous sur la route, jets de pierres: la fureur contre l'automobile toute nouvelle pouvait prendre un caractère très violent. Suite à un accident meurtrier survenu en 1905 à Zurich, la presse appelait au soulèvement contre cette «guillotine roulante» et à faire justice «aux cadavres de ce sport de frimeurs»

par «lynchage». La commune argovienne de Mumpf avait installé une barrière que chaque citoyen pouvait utiliser pour stopper un «chauffard». A Küssnacht, des inconnus avaient, eux, interrompu la route menant à Lucerne avec un épais fil de fer. Et en 1913 à Berlin, deux passagers d'un cabriolet avaient carrément été décapités par un câble.

D'un côté, un «public» curieux (le nom des non motorisés, vite relégués par l'automobile sur le bord de la route), de l'autre, ceux qui ne pensaient qu'à faire la fête, pour la plupart des gros bourgeois ou des nobles, provocateurs. Pendant des années, les fronts ont semblé irréconciliables. Principalement dans les campagnes, où l'on enregistrait la

DÉBATS SUR LA VITESSE

Le cheval, mesure étalon

Les moteurs des toutes premières voitures développaient à peine plus de puissance que des attelages de deux ou quatre chevaux et les véhicules du nouveau type se déplaçaient à des pointes de 20km/h. Soit plus lentement que des chevaux au galop. Avec des moteurs plus puissants et plus fiables et des pneus munis de chambres à air, comme les bicyclettes, les autos n'ont pas tardé à dépasser les quadrupèdes. En 1905 déjà, un bon véhicule de tourisme



Caricature de 1902, «Nebelspalter»

dépassait les 60 km/h sur de bonnes routes. Les voitures de course, elles, établissaient déjà le record de vitesse de 100 km/h en 1899, la barre des 200 étant atteinte en 1909. La vitesse maximale autorisée n'a pas manqué de devenir un thème très discuté: elle était de 30 km/h en 1904 dans la plupart des cantons (ce qui «permet au conducteur de rester maître de sa machine»). En 1911, elle passait à 12 km/h dans les localités et à 40 km/h en dehors. La mesure de référence était alors le trot d'un cheval. L'exigence d'installer des compteurs et d'organiser des contrôles a toujours été liée aux débats sur les limitations de vitesse. Celles-ci ont été provisoirement abolies en Suisse en 1932, mais les voitures devaient alors en contrepartie être équipées d'un «dénonciateur de vitesse».



Fondation de l'Automobile M. Berliet (Lyon)

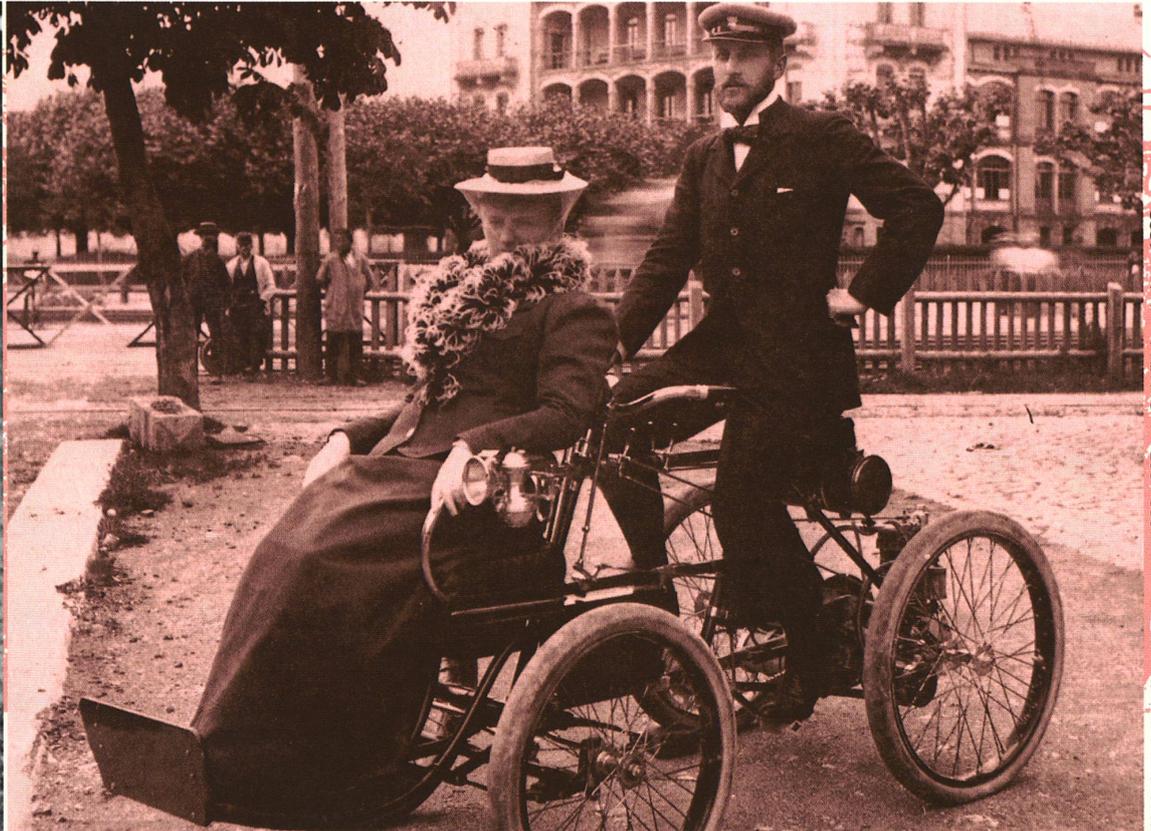
résistance la plus farouche contre l'automobile, notamment en Allemagne et en Suisse alémanique. Au contraire de la France ou de la Suisse romande, très favorables à ce nouveau moyen de locomotion.

Paris en tête

Car, après la découverte et le développement de l'automobile dans les années 1880, c'est bien la classe supérieure parisienne qui, la première en Europe, s'est enthousiasmée vers 1895 pour les courses automobiles et a fait du pilote son modèle. Là-dessus est venue se greffer Genève qui, au tournant du siècle, enregistrait dix fois plus d'automobiles (102 au total) que Berne, presque aussi grande. C'est à Genève qu'ont été fondées d'importantes associations, qui se sont par la suite occupées de populariser l'automobile dans tout le pays. La bourgeoisie fortunée a largement investi dans l'industrie automobile indigène, à Frauenfeld et à Saint-Blaise (Martini), à Zurich (Orion, Turicum) ou à Olten (Berna). Avant la Première Guerre mondiale, les constructeurs suisses étaient en mesure d'exporter la moitié de leur production.

En Suisse alémanique, outre les villages situés sur le réseau routier, c'est avant tout le petit peuple des cantons de montagne, bien desservis par les chemins de fer, qui a fait de la résistance. A coups d'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, de fermeture des routes et de taxes, la vie des «fous du volant» a rapidement pris un goût amer. Les taxes que les étrangers devaient payer à bon nombre de frontières cantonales ont disparu à la fin des années 20, quand la Confédération versa aux cantons de montagne une partie des droits de douane prélevés sur le carburant. Les Grisons – c'était une curiosité en Europe – ont interdit l'automobile sur tout le territoire cantonal jusqu'en 1925. Jusqu'à la moitié du siècle, la plupart des paysans suisses ont préféré le cheval à la «calèche express».

«Dans ce pays, le comportement anti-automobile était finalement une manifestation de jalousie de montagnards et de paysans réfractaires à tout progrès, comme on les considérait souvent à l'époque», affirme Christoph Maria Merki. L'historien bernois a retracé l'évolution du trafic routier en Allemagne, en France et en Suisse entre 1895 et



«Véhicules à moteur dans l'Armée suisse, 1898-1937», de Carl Hildebrandt, Lang 1960

1930. Il a recueilli du matériel de toute sorte, déniché dans plus de 50 bibliothèques et archives (descriptions techniques, photos et rapports commerciaux issus des archives d'entreprises, des journaux d'associations, des actes juridiques et administratifs). Il s'est aussi penché sur l'histoire des camions et des motos. Jusqu'ici, on savait à peine qu'avant 1914, davantage de deux et de trois roues circulaient, que d'automobiles. Le chercheur s'est principalement intéressé aux aspects sociaux, économiques et de consommation d'une motorisation naissante.

Bruit et puanteur

La résistance à l'avènement de l'automobile, selon Christoph Merki, serait une réponse compréhensible aux coûts routiers élevés auxquels la population se voyait contrainte de participer; à cela s'ajoutaient la poussière, le bruit, la puanteur et les accidents. Ce n'est qu'en Suisse, en raison du système fédéral et de la démocratie directe, que cette révolte a pu sortir des urnes. Ainsi, plusieurs cantons ont voté sur des questions relatives à l'automobile et les autorités et associations ont

longtemps craint les initiatives populaires: «Nous, toute petite minorité, ne pouvons aller contre la volonté du peuple. Nous devons essayer de nous faire apprécier du public», écrivait l'ACS en 1909.

Selon le chercheur, l'histoire du trafic routier motorisé doit se lire comme «une marche victorieuse entachée d'à-coups». L'automobile a pu s'imposer dès la moitié des années 20, parce que les véhicules sont devenus de plus en plus sûrs. Les chauffeurs ont dû se plier à des règles et détails techniques comme le klaxon; le clignotant et le rétroviseur ont diminué les dangers. Par des taxes et des droits de douane sur le carburant, les coûts engendrés par les automobilistes ont été couverts, en partie au moins, ce qui a permis de construire et de goudronner les routes. La population s'est finalement habituée à ce moyen de locomotion nouveau et prépondérant, grâce aux services effectués par les camions, les véhicules postaux et les bus. Bien avant de pouvoir réaliser à large échelle le rêve de posséder sa propre voiture. ■

A gauche: L'astuce contre les ennemis de la voiture: une barre de protection est installée pour repousser au-dessus des têtes des automobilistes les cordes tendues en travers des routes (1913).

Ci-dessus: Du sang noble sur de hautes roues, mais encore sans carrosserie: le baron A. von Bonstetten et son épouse sur un quadricycle à Thounne (1901).