L'automobile, la Corse et le tourisme à la Belle Époque

Didier Rey

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/9603>

DOI : 10.4000/cdlm.9603

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2017

Pagination : 277-293

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Didier Rey, « L'automobile, la Corse et le tourisme à la Belle Époque », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 95 | 2017, mis en ligne le 15 juin 2018, consulté le 20 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/9603> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.9603>

Ce document a été généré automatiquement le 20 janvier 2021.

© Tous droits réservés

L'automobile, la Corse et le tourisme à la Belle Époque

Didier Rey

- 1 « La pauvreté du pays est extrême [...] Aucun pays d'Europe ne [peut] donner une idée de la misère et du dénuement de la Corse » ; en ce début de xx^e siècle, l'île offrait donc aux yeux du Rapport Clemenceau (1908) le visage d'un territoire économiquement et socialement à la dérive. Sans oublier l'échec industriel. Le tout, synonyme d'exil sur le Continent et, plus encore, dans l'empire colonial alors en pleine expansion ; aussi le solde migratoire fut-il régulièrement déficitaire à partir de 1881, à l'exception d'une année. Sans oublier les effets pervers de la républicanisation de l'île sous la férule d'Emmanuel Arène¹ (1856-1908) qui offrit une seconde jeunesse au système claniste et clientéliste.
- 2 Pour autant, imaginer la Corse de la Belle Époque en marge, voire privée des outils de la modernité serait passablement réducteur. En effet, malgré cette situation calamiteuse, l'île n'en demeurerait pas moins intégrée à la mondialisation ne serait-ce que par les liens étroits entretenus par les insulaires avec les membres de la diaspora aux quatre coins du monde ; les idées nouvelles, même pour y être contestées – voire rejetées –, n'en pénétraient pas moins le tissu socioculturel local. On ne saurait non plus oublier les entreprises résolument extraverties à l'image de celle de Louis Napoléon Mattei ou de la banque Gregorj, bien sûr, mais également celle du Bonifacien Erasme Carrega². Ce dernier avait créé sa société d'exploitation du liège en 1872 et dominait le sud de l'île, prospérant au point d'approvisionner des établissements continentaux et étrangers. Il était également agent de la C^{ie} Fraissinet à Bonifacio et Porto Vecchio, représentant de la Lloyds et membre de la Chambre de Commerce. Et la liste n'est pas exhaustive. S'y ajoutait socio-culturellement dès le Second Empire l'introduction, essentiellement par l'entremise des Britanniques, du tourisme et des pratiques sportives, symboles, s'il en était, de la modernité triomphante. Leur importance fut immédiatement comprise par les milieux économiques locaux qui les intégrèrent à une stratégie de développement plus large.

- 3 Dès lors, il n'est guère étonnant qu'à l'extrême fin du XIX^e siècle, l'automobile, cet autre symbole des temps nouveaux, ait débarqué à son tour dans l'île. Cela se fit, certes avec retard et parcimonie vis-à-vis du reste du pays, mais probablement pas plus que dans d'autres régions de montagne françaises ou d'espace insulaire voisin, en premier lieu la Sardaigne. Le nouveau mode de locomotion entreprit la conquête de l'île par le biais du transport postal, où s'investirent les élites locales, notamment Erasme Carrega et Fortuné Thiers³, créateurs de la Société des Messageries automobiles corses en 1908. En revanche, les automobiles particulières demeurèrent rares, conséquence de la situation économique difficile de l'île : une seule en 1899, une demi-douzaine vers 1908, mais près d'une quarantaine probablement en 1914 ; la Corse demeurait en queue de classement tant pour le nombre de véhicules en circulation que dans le rapport au nombre d'habitants réels.
- 4 Cependant, à l'image de ce qui s'était produit pour les pratiques sportives, l'enracinement de l'automobile passa également par le tourisme et les initiatives locales, offrant un exemple de complémentarité entre les acteurs externes et internes, même si les résultats ne furent pas toujours à la mesure de ce qu'en attendaient les Corses. Afin de voir ce qu'il en fut, nous nous intéresserons, dans un premier temps, aux modalités de constructions des outils du tourisme motorisé puis, dans un deuxième temps, à la mise en place des équipements nécessaires au parcours de la Corse en automobile, celui-ci constituant le troisième volet de cette réflexion avant de voir, pour finir, comment le nouveau mode de transport fut appelé à œuvrer dans le sens de la « civilisation » définitive des insulaires.

Les outils de la mise en tourisme automobile

- 5 Quasi inexistant en 1905, le tourisme automobile était devenu une réalité tangible un lustre plus tard ; cela est évidemment à replacer dans le contexte plus général de la mise en tourisme graduelle de la Corse qui s'accéléra au tournant du nouveau siècle. Comme pour le cyclisme quelques années auparavant, l'impulsion fut donnée par des acteurs économiques externes qui forgèrent les outils nécessaires au développement du tourisme motorisé à l'image du Touring club de France (TCF), organisant des circuits touristiques automobiles partiels au moins à compter de 1906. Initiatives concomitantes d'actions locales diverses, à l'instar de celles menées par le Syndicat d'Initiative de la Corse ou de particuliers ; il convient de prendre également en considération les encouragements du Conseil général. Ces acteurs locaux et extérieurs furent secondés par l'accoutumance progressive des Corses à l'automobile, par le biais du transport postal, qui leva certains obstacles auprès des populations. Sans oublier le relais offert par des revues spécialisées, par des journaux, par l'action de quelques hommes décidés et la conquête de nouveaux marchés par l'industrie automobile. L'amélioration des conditions de transport maritime vers la Corse n'y fut pas non plus étrangère. À partir de 1908, la Compagnie Fraissinet utilisait un matériel approprié pour l'embarquement des automobiles ; quant à la *Florio Rubattino* et surtout la *Marittima Italiana*, l'autre grande compagnie desservant la Corse, elles durent probablement s'aligner de ce point de vue sur leur rivale française. Enfin, on ne saurait faire fi, presque au même titre que pour l'Algérie coloniale⁴, toutes choses étant égales par ailleurs, de la découverte touristique de l'île, en tant que pays exotique, par une clientèle privilégiée à la recherche de moments forts en sensations « au pays de la

vendetta »⁵. Dès lors, des comparaisons culturelles entre le Maghreb et la Corse figuraient jusque et y compris dans des guides touristiques et, une fois sur place, les comparaisons avec l'Afrique du Nord ne manquèrent pas :

Ils sont souvent flegmatiques et mornes, les Corses [...] plutôt châains que bruns malgré des types très « bicots ». Ces petits bonhommes ont souvent une raideur et une dignité saharienne et leurs femmes paraissent aussi terribles [...] que les moukères du Djebel-Amour ou du Djurdjura⁶.

- 6 Ceci dit, il convient de préciser que ces discours sur la parenté corso-maghrébine proclamée se rencontraient également dans les ouvrages touristiques élaborés en Corse même et se retrouvaient également sous la plume d'érudits insulaires, tel le docteur Mattei, de la Société d'anthropologie de Paris, attestant que l'on pouvait rattacher les Corses à quatre variétés physiques, parmi lesquelles la variété arabe.
- 7 Tous ces éléments entraient en ligne de compte pour expliquer la rapidité avec laquelle le tourisme automobile se développa, phénomène qu'il nous faut étudier plus en détail.
- 8 Ce fut au tournant des années 1909-1911 que les choses s'accélérent. Les évolutions successives des guides touristiques en témoignaient à leur manière. Voyons, à titre d'exemple, ce qu'il en fut chez les Guides Joanne, liés à la maison Hachette, où l'action de l'écrivain et journaliste d'origine belge Henri Boland (1854-1909)⁷ se révéla décisive. Entré chez Hachette en 1889, il fut, à compter de 1891, en charge du guide concernant la Corse en remplacement d'Arthur Lequeutre, récemment disparu et l'édition de 1892 paraît totalement refondue par Boland⁸. Grandement impliqué dans les actions menées sur place en faveur du développement touristique, il parcourait inlassablement la Corse dans maintes directions, tirant de ses déplacements la matière pour ses nombreux articles et manifestes publiés dans différents journaux et revues, tant localement que sur le continent. La pugnacité de son action lui valut d'ailleurs, dès 1903, d'être chaudement remercié par l'avocat Félix Decori au Conseil général⁹. Après sa mort, ce fut Philippe Leca qui continua son œuvre chez Hachette, publiant notamment le premier Guide Bleu dans la série illustrée. Dès l'édition 1909, le Guide Joanne comportait un appendice sur « La Corse routière. Petit vade-mecum à l'usage des chauffeurs et des cyclistes », comportant une carte, 24 profils de routes et divers conseils aux automobilistes¹⁰. À ces derniers le Guide offrait également, pour certains trajets, des précisions utiles, conseillant aux chauffeurs un itinéraire propre à les satisfaire, leur permettant de traverser des paysages « qu'on ne trouve en Europe nulle part ailleurs ». Le succès de l'automobile apparut complet avec la parution du Guide Bleu *La Corse illustrée*, puisqu'il s'agissait d'une collection dont les volumes offraient l'originalité de reposer « sur un grand nombre de gravures puis de photographies qui concernent des destinations limitées dans l'espace : une ville [...] ou une petite région touristique [...] que l'on pouvait visiter en automobile »¹¹, comprenant notamment, comme le rappelait Hélène Morlier, des cartes avec indication d'un circuit complété par un « profil », c'est-à-dire l'indication des dénivelés auxquels les véhicules – et surtout leurs freins – devaient faire face.
- 9 Les guides étrangers ne se déroberent pas à l'image du Baedeker de 1914, signalant les avantages multiples de l'automobile pour les longs trajets *The old diligences [...] are now being displaced by Motor Omnibus*, pour certaines excursions, telles les Calanche de Piana : *This superb excursion his most pleasantly made by motor-car*, tout autant que pour une sortie en ville, à Ajaccio : *For a party a private motor-car had better be hired* ¹².

- 10 En Corse même, à partir de 1909, les guides publiés par Jean-Baptiste Marcaggi, pour le compte du Syndicat d'Initiative, intitulés *L'île de Corse*, continrent une rubrique « La Corse automobile »¹³, offrant des choix d'itinéraires, une quinzaine en tout, donnant des détails selon un plan identique pour tous : état de la route, rampes, tournants brusques ou dangereux, éventuellement ponts. Le tout suivi d'un programme d'excursions en automobile. La presse locale se félicita d'ailleurs chaudement de sa parution, estimant qu'elle comblait un manque cruel.
- 11 Les cartes routières ne suivirent pas immédiatement le mouvement et, chez Michelin comme chez Taride, il fallut attendre l'après-guerre pour voir la Corse faire son entrée dans leur gamme de produits. La définition territoriale de la France, à l'instar de celle que donnaient nombre de textes officiels, demeurait encore strictement hexagonale. Dès lors ni la Corse, ni l'Algérie, pourtant toutes deux départementalisées, ne figuraient sur les cartes et dans les guides de France – comme en témoignait le *Guide Rouge Michelin de la France pour 1900* –, ce que n'avait d'ailleurs pas manqué de relever le journaliste et économiste Paul Vibert, non sans quelque agacement, montrant que d'autres logiques étaient également à l'œuvre : « l'Indicateur Chaix supprime quatre départements français : la Corse, Alger, Constantine et Oran ! Cet indicateur qui n'indique rien, ne veut pas qu'il y ait des départements français de l'autre côté de l'eau¹⁴ ! » En effet, la Corse, jusqu'en 1914, figurerait dans le tome VI du Livret-Chaix Colonial intitulé *Méditerranée*, avec l'Algérie, la Tunisie et le Maroc¹⁵ ; dans l'Annuaire de l'Automobile Club de France, si l'île demeurait en compagnie des territoires maghrébins, elle était également accompagnée par « Les pays étrangers ». Le monde de l'automobile ne faisait donc pas figure d'exception dans cette valse-hésitation qui n'était pas que géographique.
- 12 En revanche, dès 1914, le TCI, dans une vision élargie de la nation confinant à l'irrédentisme, éditait les feuilles de son *Atlante stradale d'Italia* au 1/250 000 incluant la Corse sous le n° 25 bis, entre celle d'Ancona (n° 25) et celle d'Orbetello (n° 26). Présentée dans une petite pochette cartonnée sur la couverture de laquelle figurait une carte de l'Italie, elle contenait également un petit livret indexant les noms de lieux ; pour des raisons de format, le Cap Corse figurait détaché du reste du territoire. Cette carte comportait cependant une faiblesse rédhibitoire, en effet, la partie méridionale de l'île, au sud d'une ligne allant de Propriano à Pinareddu, se trouvait rattachée aux fascicules n° 32 et 33, deux des six consacrés à la Sardaigne. Cela tenait aussi au découpage territorial choisi : des bandes de 100 km de large, orientées d'Ouest en Est, elles-mêmes partagées en rectangles. Peu pratique à utiliser, en raison du nombre de cartes à réunir pour obtenir l'ensemble des routes insulaires, elle disparut rapidement d'autant que le déclenchement de la première guerre mondiale la rendit inutile. Cette présence de la Corse dans un atlas national italien n'était pas en soi une nouveauté, ce qui l'était moins concernait les débats quant à son existence même. Tout au long de l'année 1912, la revue du TCI s'était fait l'écho des discussions en cours concernant la pertinence de la présence de la Corse dans *Atlante stradale*. À la frilosité des dirigeants : *L'ultima domanda riguarda la compresione della Corsica nella Carta al 250.000*, s'abritant derrière des considérations d'ordre technique et financier, voulant limiter la carte du pays *alla parte politicamente italiana*, s'opposait désormais la demande forte d'une majorité de sociétaires : *Ora, si studierà se sia possibile di aggiungere la Corsica*¹⁶. Ces derniers pouvaient, à juste titre, faire valoir que, dès ses origines, le TCI entendait s'intéresser au territoire italien dans le sens culturel, anthropologique, naturaliste et paysager¹⁷,

définition qui pouvait englober la Corse. Les sociétaires, finalement l'emportèrent¹⁸. Outre le fait que l'adjonction de la Corse correspondait, tout compte fait, à une certaine idée de la nation : *In realtà l'Italia descritta e percorsa dal Touring non è quella reale [...] ma piuttosto, quella vaticinata dalle idealità risorgimentali*¹⁹, plus généralement, le contexte jouait en faveur des partisans de la Corse italienne, entre le renouveau de l'irréductibilisme avec notamment la fondation, en décembre 1910, de l'*Associazione Nazionalista Italiana* et, en mars 1911, de son journal *L'Idea Nazionale*, puis de l'exaltation nationaliste qui secoua le pays au moment de la Guerre de Libye (1911-1912). Cet épisode démontrait néanmoins que la présence de la Corse au sein de la *nazione* n'allait plus tout à fait de soi, notamment depuis le rapprochement diplomatique effectué par l'Italie et la France au tournant du nouveau siècle. Ainsi, à l'image du hiatus affectant l'île dans les représentations françaises – et pas seulement cartographiques – s'ajoutait un processus identique outre-Tyrrhénienne que la revue du TCI avoua à demi-mot au détour d'un compte-rendu d'ouvrage : *La Corsica è un paese un po dimenticato... [...] noi Italiani lo conosciamo poco*²⁰ ; reléguant l'île dans un entre-deux géographique et culturel : un territoire plus tout à fait italien, pas tout à fait français.

- 13 Outre des magazines généralistes, des revues spécialisées agissent dans le même sens promotionnel, à l'instar de celle du constructeur automobile De Dion Bouton qui, dans sa publication, fit paraître, en octobre 1908, une série d'articles sur « La Corse et l'automobile »²¹, due à la plume de Vincent de Peretti qui n'hésitait pas à écrire que « un département qui peut tirer de grands avantages de l'Automobilisme et lui en rapporter de non moins considérables, c'est la Corse »²². L'Association générale automobile – émanation de l'Automobile Club de France, rappelons-le –, dans son annuaire décennal publié en 1909, faisait désormais figurer l'île dans la troisième partie de son ouvrage, avec l'Algérie, la Tunisie et l'Égypte, mais après la France et l'Europe...²³ La parution, de manière contemporaine, d'ouvrages grand public sur la Corse permit encore d'accroître l'audience des partisans du tourisme automobile. En 1910, dans un livre sorti peu de temps après sa mort, Henri Boland invitait les automobilistes à se rendre dans l'île, voyant en celle-ci une sorte d'idéal routier, « un Eden, une terre prédestinée pour les chauffeurs, dont elle ne va pas tarder à devenir l'un des rendez-vous de prédilection »²⁴.
- 14 N'oublions pas l'action de ces inlassables conférenciers qui parcouraient en tous sens la Corse, la France et l'Algérie – pour s'en tenir là –, prêchant également la « bonne parole automobile », à l'instar de Jacques Duhr (Félix le Heno), rédacteur au *Journal*, présenté par son confrère du *Petit Bastiais* comme un courageux et éloquent défenseur des intérêts insulaires²⁵. Sans compter les activités propres aux clubs. Celles de l'Automobile-club du Nord, par exemple, prévoyaient un cycle de conférences mensuelles ; en décembre 1911, quelques mois après leur retour de Corse, les excursionnistes en tinrent une avec photos de leur voyage et carte dessinée à l'appui, incitant par là même d'autres membres à franchir la Méditerranée²⁶. Ils s'inscrivaient à leur manière dans un mouvement plus vaste de conférences sur la Corse, à l'image de celle tenue en Sorbonne, en décembre 1913, par le célèbre géographe Raoul Blanchard (1877-1965), professeur à la faculté des Lettres de Grenoble²⁷, participant à cette mise en agenda touristique et savante perceptible au moins depuis le début du nouveau siècle et qui s'amplifiera après 1918.
- 15 La presse, enfin, apporta son écot sur les trois rives de la Mer Intérieure, on pensera, entre autres, à l'Ajaccien Max Recco, signant ses articles sous le pseudonyme de Max

Roger, qui collabora notamment à *L'avenir de la Corse*, *La voix des jeunes*, au journal parisien *La culture physique*, à *L'Écho de la Corse et de l'Algérie* et, après-guerre, à la revue *La Corse touristique*. Signalons, pour mémoire, en 1906, le long article de Gaston Valran, « L'automobilisme en Corse » paru dans *Le Sémaphore*, celui d'Henri Boland « Note d'un vagabond. La Corse et l'automobile » publié en deux fois par *Le Petit Bastiais*²⁸ ou encore celui de Paul Vibert, dans *L'Avenir*, affirmant haut et fort : « Créez partout des garages d'automobiles en Corse, mes amis, faites le savoir sur le continent. Je vous y aiderai par mes journaux et vous m'en direz des nouvelles »²⁹. On ne saurait terminer ce court aperçu sur la presse sans citer Albert Surier (1871-1944). Originaire de Saint-Martin des Champs, dans l'Yonne, *sportsman* et publiciste averti, arrivé pour la première fois dans l'île en 1904, et devant, pendant plus de trente ans, partager son temps entre celle-ci et le continent. Inlassable propagandiste du développement économique et sportif de la Corse, Albert Surier écrivit nombre d'articles dans plusieurs revues et collabora, entre autres, au *Journal des Sports*, à *L'Auto-Vélo* puis à *L'Auto*, avant de créer, en 1904, *La culture physique* et, en 1910, l'éphémère *La Corse sportive*. Il parcourut également la Corse et le continent, tenant nombre de conférences, à l'instar de celle qui eut lieu, le 7 mars 1911, à la salle d'Horticulture, rue de Grenelle, à Paris, organisée par la Fédération des Syndicats d'initiative de la Corse, sous le patronage du TCF et la présidence de René Bazin, avec projection d'images fixes et cinématographiques en couleur et en noir et blanc³⁰. Après-guerre, on le retrouvera notamment aux côtés de Max Roger parmi les collaborateurs de *La Corse touristique*.

- 16 Cette action en faveur de l'automobile apparaissait indissociable de celle menée pour l'amélioration des conditions d'hébergement, ceci afin d'offrir aux touristes, et donc aux automobilistes, des étapes sûres et de qualité. Cependant, à la veille de la première guerre mondiale, malgré quelques améliorations, la situation demeurerait précaire et la revue du TCI indiquait sans ambages que *Il turista non deve cercare, salvo ad Ajaccio, il comfort. Bastia e Corte gli daranno ancora qualche cosa, ma tutto finisce lì*³¹.
- 17 Restait l'action politique, autrement dit celle du Conseil général qui se résuma, en fait, essentiellement à prodiguer des encouragements aux organismes privés qui œuvraient dans le secteur du tourisme, automobile ou non, parfois en accordant quelque argent par le biais d'une subvention, comme ce fut le cas pour le *Tourist's office* ajaccien en 1908. La Fédération des Syndicats d'Initiative essaya également de convaincre les politiques d'agir promptement dans le sens d'une amélioration des infrastructures, à un moment où l'automobile s'emparait définitivement de la chaussée. Ainsi, lors de son quatrième congrès, en 1909, la Commission transports de la Fédération demanda-t-elle, d'une part, d'entretenir exclusivement les chaussées par des rechargements généraux cylindrés et, d'autre part, souhaitait-elle voir « exécuter les rectifications des routes qui ont été jugées nécessaires. Il conviendrait aussi de classer dans le réseau national la route d'Ajaccio aux Sanguinaires et celle de Corte à Cervione »³² ; en vain. Plus que du désintérêt, il fallait voir dans l'attitude du Conseil général la marque de sa faiblesse financière, reflet de la situation difficile de la Corse.

Équiper la Corse

- 18 En 1905, il était bien difficile de se procurer de l'essence en Corse, et encore plus d'y trouver des personnes qualifiées capables de résoudre d'éventuels problèmes mécaniques, ces derniers assez nombreux sur les véhicules de l'époque ; une boutade

du temps n'affirmait-elle pas que l'on passait plus de temps sous une automobile que dessus à cause des pannes à répétition !³³ Moins d'un lustre plus tard, les choses avaient évolué dans un sens positif. La création et le développement des lignes postales automobiles, tissant peu à peu leur toile sur l'ensemble du territoire, joua en faveur de la création de dépôts de carburant dans quelques points stratégiques de l'île. La Compagnie Générale des Pétroles, de Marseille, proposa le premier réseau véritablement structuré puisque, dès 1907, outre le dépositaire pour la Corse qui n'était autre que L.N. Mattei à Bastia, à Ajaccio et à Corte, il y avait également des sous-dépôtaires dans les principaux centres urbains et touristiques à Bonifacio, à Calvi, à L'Isula/L'Île Rousse et à Propriano³⁴. La situation générale demeurait cependant précaire et, en 1909, le Guide Joanne mettait en garde les chauffeurs sur le fait que les adresses données pouvaient rapidement changer, et qu'il valait mieux s'adresser au Syndicat d'Initiative à Ajaccio pour avoir un point exact de la situation, ajoutant encore : « dans tous les cas, il faut emporter des pièces de rechange ». Au seuil du Premier Conflit mondial, la situation s'était néanmoins améliorée puisque *L'Indicateur Clavel* recensait quatorze entrepôts à peu près équitablement répartis dans l'île, fournissant non seulement de l'essence mais également des pneus et autres pièces de rechange³⁵. Quant aux mécaniciens, il y avait désormais ceux des compagnies automobiles concessionnaires du service postal qui pourraient rendre, éventuellement, quelque service, d'autant qu'il s'agissait de véritables professionnels ; sans compter l'ouverture de garages par des particuliers et la présence de mécaniciens employés par les loueurs de véhicules qui, du reste, étaient souvent eux-mêmes des garagistes. Vers 1914, il était désormais possible de faire effectuer des réparations importantes à Ajaccio, Bastia, Bonifacio, Calvi, Corte et Propriano. Ailleurs, « les villages offrent peu de ressources ; le forgeron n'a que des outils rudimentaires à la disposition des touristes »³⁶ ; à l'été 1910, ceux du forgeron de Calacuccia suffirent, néanmoins, pour réparer la voiture d'un couple de touristes. Ceci dit, le forgeron en question n'en possédait pas moins, sur le fronton de son atelier, une enseigne publicitaire pour l'huile *Autovéline*, produit commercialisé par la Compagnie Générale des Pétroles, preuve, s'il en était, que l'automobile pénétrait lentement mais sûrement l'intérieur de l'île et que, de-ci de-là, le forgeron se transformait peu à peu en garagiste et pas seulement d'occasion, à l'instar de ce qui se faisait déjà sur le continent. Cela semble également indiquer que, au-delà des principaux dépôts, existaient certainement quelques points épars sur les axes touristiques – et la vallée du Niolu en était un – où il apparaissait possible de s'approvisionner en produits annexes.

- 19 Outre de l'essence, certes en prenant quelques précautions, les touristes motorisés pouvaient trouver désormais des garages pour protéger leur véhicule dans les principaux hôtels de l'île. La possession de cet équipement devenait, peu à peu, un avantage sur les concurrents qui en étaient dépourvus, et fit rapidement l'objet de publicités à travers la presse et les guides touristiques.
- 20 Dès 1901 au moins, deux entreprises ajacciennes offraient la possibilité de réaliser des circuits en automobile de location avec chauffeur, d'une dizaine d'heures environ, d'Ajaccio à destination de Cargèse via les Calanche de Piana et retour³⁷. Il s'agissait alors des deux seules agences de location de véhicules en Corse. Elles étaient au moins une douzaine en 1913, réparties à peu près équitablement dans toute l'île, compte tenu des impératifs touristiques, et de la localisation des dépôts d'essence, s'entend. Une forme de partage du marché s'était progressivement installée entre trois catégories de

loueurs : tout d'abord ceux établis à leur compte, souvent des garagistes, mais dont la location n'était pas l'occupation principale – qui n'aurait pu suffire à les faire vivre –, tels Lucciani et Persoglio à Ajaccio, Joseph Orenge et Pascal Luciani à Bastia ; on peut ranger dans cette catégorie le *Tourist office* qui, en 1913, proposait des locations d'automobiles de grand luxe et des interprètes parlant allemand, italien et russe³⁸. Ensuite, les sociétés automobiles postales qui remplissaient également cette fonction, à l'instar de la société Serra Automobiles à Ajaccio, ou de la Société des automobiles du Cap³⁹. Enfin, certains hôtels proposaient également ce service, comme l'Hôtel Europe à Bastia ou le Grand Hôtel continental d'Ajaccio. Concernant les véhicules utilisés, il s'agissait, pour l'essentiel, de Panhard et Levassor, de De Dion-Bouton, de Peugeot, de Torpedo d'Alfa Romeo et de Berliet, généralement décapotables.

- 21 Cette amélioration générale, bien qu'inégale, des équipements apparaissait d'autant plus appréciable que la Corse était désormais sillonnée pratiquement en toutes saisons par des particuliers, mais également par des caravanes d'automobiles, venus découvrir l'île à l'occasion de circuits organisés. Si la préférence pour le printemps, héritée du temps long de la diligence et du cheval – et des contraintes saisonnières –, semblait se maintenir, de nouvelles pratiques n'en étaient pas moins à l'œuvre.

Parcourir la Corse en automobile

- 22 Si les pionniers du tourisme motorisé furent des particuliers, les excursions en groupe suivirent de très près, les premières se situant probablement aux alentours de 1905. Le développement de circuits touristiques n'interrompt pas, tant s'en faut, les voyages de particuliers qui se déplaçaient avec leur automobile ou en louaient une sur place.
- 23 Ces voyages comportaient déjà des étapes « obligatoires », fruit de la culture livresque acquise notamment à la lecture des guides touristiques, correspondant bien à cette nouvelle clientèle émergente du début du ^{xx}e siècle dont Hélène Morlier a dressé le portrait type : moins fortunés que les aristocrates et les grands bourgeois, les touristes séjournaient moins longtemps mais désiraient voir le maximum de curiosités en un minimum de temps. C'était donc également le rapport au temps qui était en cours de modification : les transports modernes permettant d'atteindre rapidement des destinations lointaines, la baisse du prix des billets de train ou de bateau et le développement de l'hébergement rendirent possible l'accès au tourisme à des classes moins privilégiées qui firent des voyages ou des séjours plus courts⁴⁰. Ce fut d'ailleurs bien cette idée de la distance vaincue que mit en avant l'Automobile Club du Nord lors de son déplacement dans l'île, au printemps de 1911 : « Il ne restait qu'une seule région française où le Nord-Touriste n'avait pas conduit ses sociétaires. Cette région c'est la Corse. La distance qui nous en sépare avait toujours fait reporter cette magnifique excursion »⁴¹. Ce fut également ce nouveau rapport au temps qu'exprima Vincent de Peretti, en des termes que n'aurait pas reniés Filippo Tommaso Marinetti : « Les paysages se renouvellent comme par enchantement, le chagrin lui-même renonce à poursuivre l'homme sur le nouveau véhicule que la science a inventé pour son bonheur. [L'automobile] ne galope pas, elle vole, elle vole... »⁴². Il n'y avait pas que cela, on n'oubliera pas, dans cette vision nouvelle, l'aspect patriotique car il s'agissait également de « Parcourir la nation »⁴³ dans sa diversité, de s'imprégner de ses paysages, de ses habitants, de leurs mœurs, sorte de prolongement des leçons de l'école publique sur le modèle du fameux livre *Le Tour de France par deux enfants*. L'automobile, comme

hier la bicyclette, devenait le moyen par excellence de remplir cette œuvre patriotique sous couvert touristique.

- 24 Les voyages organisés par des associations ou des organismes, tel le TCF, s'alignèrent rapidement sur ces formules courtes et sur cette nouvelle façon de voir les choses et les personnes. En 1914, l'annuaire de l'Automobile Club de France donnait la liste complète des excursions à faire en Corse. Dans cette optique, la plupart du temps, deux possibilités étaient offertes aux excursionnistes avec toujours, néanmoins, un lieu d'arrivée en Corse et de départ de l'île différents, de manière à effectuer une forme de circuit complet :
- 25 - Soit un périple, voire un véritable marathon automobile, prenant en compte les différents aspects du pays, avec d'épuisantes étapes de montagne, à l'instar de celui proposé à ses adhérents par l'Automobile Club du Nord, aux vacances de Pâques 1911, pour une vingtaine de participants au maximum et d'un coût de 260 F/personne⁴⁴.
- 26 - Soit un concentré sur deux ou trois régions de l'île, à l'image des excursions que *La culture physique* proposait pour le printemps 1914, rassemblant ici aussi une vingtaine de personnes : le départ s'effectuait de Marseille le mardi, avec une arrivée à Ajaccio, suivie d'une visite de la ville le mercredi, puis direction Vizzavona et Corte le jeudi ; Bastia le vendredi ; Ponte Leccia puis Moltifau, avec une excursion à dos de mulets à Ascu et retour le samedi ; visite de Calvi le dimanche et embarquement pour Nice dans la soirée⁴⁵.
- 27 Outre ces associations, le marché était également âprement disputé par des organismes spécialisés dans le tourisme, comme l'Agence Lubin de Paris ou la Société Niçoise de transports par automobiles. Sans oublier la redoutable compagnie PLM qui, au moins dès 1912, en association avec *L'Agence des Voyages Modernes*, offrait trois départs vers la Corse au printemps (mars-avril-mai) ; bientôt, elle proposerait un rapide circuit dans l'île en complément à une villégiature sur la Côte d'Azur ; ceci dit, le PLM ne faisait que s'adapter à des pratiques déjà en vigueur.
- 28 Les sociétés corses non seulement ne restèrent pas inactives, mais surent anticiper le phénomène. Dès 1905, Edgardo Cussy en association avec Bojanowski, le directeur de l'Agence du Diamant qui publiait le *Journal des Étrangers*, établirent une véritable collaboration. Bojanowski s'occupait de trouver des hôtels pour les touristes, d'établir des itinéraires et des horaires pour les excursions ; Cussy, quant à lui, fournissait les véhicules⁴⁶. Les compagnies insulaires surent donc offrir des circuits taillés sur mesure selon la même logique que leurs concurrents continentaux, mais avec des moyens financiers plus faibles qui se révélèrent rédhitoires après-guerre. Jean-Baptiste Marcaggi, dans *L'île de Corse* exposait un programme d'excursions en automobile comprenant les tarifs de la Société Corse-Automobile d'Ajaccio. Sur les quinze itinéraires proposés, le plus long, le n° XIV, comportait 463 km pour 340 F, sur trois jours, avec l'itinéraire : Ajaccio, Sartene, Bonifacio, Porto Vecchio, Ghisonaccia, Bastia, Corte, Ajaccio.
- 29 L'ensemble des itinéraires ainsi établi quadrillait la Corse de manière assez équilibrée entre mer et montagne, créant malgré tout des lieux « incontournables » que tout un chacun se devait, désormais, d'intégrer à son voyage dans l'île, sous peine de l'avoir « baclé », et qui figureraient dans les guides jusqu'à nos jours. Les Guides introduisirent une manière de voyager par loisir, diffusant un style, un mode d'emploi du voyage

définissant pour longtemps le tourisme cultivé⁴⁷. René Bazin n'avait d'ailleurs pas manqué de noter, dès 1910, cette influence et cette construction :

Les guides n'expliquent pas ces choses-là. Ils énumèrent les « curiosités » de l'île, ses défilés de Santa-Regina et de l'Inseca, ses rochers sculptés, [...] et ils citent des pages admirables, qui furent écrites en l'honneur des calanques de Piana, roches de porphyre battues par la mer bleue⁴⁸.

- 30 Il y avait certainement là des représentations bourgeoises du monde⁴⁹, mais il n'y avait pas que cela. Ces trajets prenaient également en compte certaines pratiques naissantes en Corse, autrement dit les bains de mer et le progressif développement de la saisonnalité estivale, même si l'époque de prédilection vantée par tous les professionnels du tourisme demeurait le printemps. Du reste, le guide *La Corse illustrée*, bien que recommandant encore « La meilleure époque pour visiter la Corse est de fin avril à la fin mai ou au 15 juin »⁵⁰, quelques pages plus loin, dans ses « Modèles d'itinéraires dans l'île » s'empressait-il de préciser sous chaque titre : « Cet itinéraire peut être suivi en toute saison » ou bien « Cet itinéraire peut être suivi de fin avril au 15 octobre »⁵¹. L'automobile, par la possibilité qu'elle offrait de réaliser de courts séjours y compris l'été, en évitant la Plaine Orientale soumise à la malaria, et en empruntant des routes passant par la montagne, libres de neige à cette époque de l'année, n'était certainement pas pour rien dans cette progressive redéfinition temporelle du tourisme, même si « l'invention de la Méditerranée estivale » ne devint une réalité que dans le courant des années 1920⁵², et qu'il faudra attendre encore quelque temps avant que Paul Morand n'écrivît que « le golfe de Porto et les calanques de Piana sont le plus célèbre temple de la religion balnéaire »⁵³.
- 31 Il n'était pourtant pas si lointain le temps où Louis Baudry de Saunier, préfaçant un ouvrage de Léon Auscher, se réjouissait du fait que les chauffeurs se prendraient à apprécier l'automobile pour la lenteur avec laquelle « elle leur permet de déguster les bons morceaux du paysage. Ils comprendront que le vrai touriste ne sait d'avance ni où il mangera, ni où il couchera »⁵⁴. La vitesse étant alors assimilée à une forme de vulgarité, car cette rapidité nouvelle du voyage, ce gain de temps « sans errer inutilement »⁵⁵, put susciter, de-ci de-là, quelques nostalgies du temps long, y compris de l'ancien mode de transport, et des façons de percevoir le monde propres à une élite désormais en passe d'être dépassée par des manières de voyager s'inscrivant dans un tout autre registre culturel, celui de la démocratisation relative du tourisme. Bientôt, le tourisme automobile lui-même suscitera quelques réticences au nom d'une défense de « l'authenticité » aux relents réactionnaires.
- 32 Il n'en demeurait pas moins vrai que, en ce début de xx^e siècle, l'automobile et les possibilités de développement du tourisme qu'elle permettait d'entrevoir, ou d'imaginer, apparaissait comme l'un des moyens de sortir économiquement la Corse de l'ornière. Albert Surier l'avait d'ailleurs hautement proclamé dans un article intitulé « La Question corse et l'automobile », écrivant que « l'automobile fait aussi partie intégrante de la solution de la Question Corse. Elle peut être un des éléments de la renaissance de cette île française qui n'est guère, présentement, riche que de sa beauté »⁵⁶. Il n'y avait pas que cela, il s'agissait également et en même temps, de poursuivre et d'achever le processus de civilisation d'une île et d'un peuple que l'on affirmait encore soumis aux affres de la violence primitive.

L'automobile pour « civiliser » les Corses

- 33 L'automobile devait participer à l'achèvement de ce processus, autrement dit celui de la francisation, de manière à le rendre irréversible. Parmi les causes principales de cette assimilation inachevée figuraient les stérilisantes luttes de partis qui hypothéquaient toute chance de développement, entretenant un climat de violence larvée, alors que les responsabilités des différents gouvernements – conséquences de leur soutien au moins tacite au système clientélo-clanique –, étaient passées sous silence. Et l'on ne pouvait faire abstraction, parmi ces violences, de la plus emblématique de toutes : celle de la vendetta. Or, il ne saurait être question d'oublier que, « Au-delà de la mémoire historique, le voyage suppose le mythe »⁵⁷, et, dans le cas présent, mythe il y avait⁵⁸. Ce dernier puisait à trois sources d'ampleur inégale, d'origines diverses, d'objectifs distincts mais, finalement, convergents et propres à offrir une vision cohérente de la Corse et de son peuple à travers un ensemble de stéréotypes, autrement dit, pour reprendre les termes de Marcel Grandière et Michel Morin, de schémas, de classifications toutes faites permettant de comprendre et d'agir au quotidien, de saisir les événements, les personnes, pour les resituer dans le connu, pour les intégrer dans un schème existant, ce qui permet de tranquilliser les esprits, d'organiser la relation à l'étranger, à l'étrange, à l'Autre⁵⁹. De manière certes différente, empruntant de multiples canaux, ce message s'imposa tout autant chez les élites que parmi les « nouvelles couches sociales » et les catégories populaires, même si ces dernières n'étaient pas encore concernées par le voyage et le tourisme.
- 34 Il y avait, tout d'abord, le fait que de 1850 à 1890, les Français du continent percevaient la Corse et les insulaires à travers le prisme d'une altérité radicale voire exotique et que, de cette manière, les stéréotypes régionaux nourrissaient encore largement la vision de l'espace national, notamment des élites parisiennes⁶⁰. À la veille de la Grande Guerre, cet exotisme persistait tout en se modifiant⁶¹, les insulaires demeuraient cependant étranges car considérés comme étant « hors normes »⁶².
- 35 Il y eut, ensuite, l'action plus difficile à mesurer mais néanmoins réelle, d'Henri Boland. Celui-ci, dans nombre de conférences, n'hésitait pas à jouer sur les stéréotypes, non pas tant pour les neutraliser que pour en modifier le sens. En effet, comme le rappelait justement Giulio Tastasciore⁶³, avec le développement du tourisme, le thème du bandit romantique devait être progressivement réinterprété sur un mode folklorique, et les guides de voyages tinrent ici une place de choix. Or, l'importance du guide Joanne dans le panorama éditorial touristique fit que le personnage décisif de cette métamorphose fut Henri Boland : par son intermédiaire les guides de voyages commencèrent à vanter les « bandits d'Honneur » comme pacifiques et inoffensifs pour les touristes, tandis que ces derniers, en retour, fournirent une version édulcorée du banditisme. Rapidement, les autres guides s'alignèrent sur ce modèle. En 1912, le guide POL, dans son itinéraire d'Ajaccio à Bastia, incluait une visite à La Pentica, repaire des frères Bonelli, agrémentée d'un petit texte relatant les « exploits » du bandit Bellacoscia et des siens⁶⁴. Ceci dit, le mythe initial du bandit sanguinaire garda une puissance certaine bien au-delà de la période qui nous intéresse.
- 36 Il y avait, enfin, l'image romantique de la Corse justement, celle construite au moins depuis Rosseeuw Saint-Hilaire et Mérimée, qui par la médiation de la littérature, des romans populaires, de la presse grand public, du théâtre puis du cinéma, s'était imposée avec force dans la représentation de l'île et de son peuple que pouvaient en

avoir, non seulement les Français mais, par le biais de la mondialisation culturelle, également les autres Européens, sans oublier les habitants des Antipodes et du Nouveau Monde. Pour les éventuels touristes originaires de ces contrées la Corse se résumait à trois choses : les beautés naturelles, Napoléon et les *vendette*. Rien qu'aux États-Unis, les journaux se plaisaient à consacrer, à intervalles irréguliers, des reportages sur le sujet à l'image du *Rock Island Argus* qui, en juin 1911, photos à l'appui, titrait sur *France to purge Corsica of the deadly vendetta*⁶⁵. Les Américains n'avaient certes pas le monopole de ce genre d'informations et, à l'autre bout du monde, il n'était pas jusqu'au journal néozélandais *Bush Advocate* qui ne titra sur *The land of the Vendetta*⁶⁶, alors que, quelques années auparavant, son confrère australien *Advocate* de Melbourne consacrait un article sur *A Corsican* « *Bushranger* »⁶⁷. La littérature se fit complice et la nouvelle de Guy de Maupassant, *Une vendetta*, datant de 1883, fut publiée, entre autres, par le quotidien belge *La Meuse* en 1891 et par l'hebdomadaire mexicain *El Tiempo Ilustrado* en 1893⁶⁸. Le théâtre enrichit le corpus : en octobre 1888, à Broadway, furent présentées les pièces *The Corsican Wedding* et *Home of Vendetta*⁶⁹, tirées des aventures de Mister Barnes of New York, et, en mai 1901, à Omaha City, fut jouée *Corsican Vendetta* de Charles M. Lefter⁷⁰. Le 7^e Art quant à lui, n'attendit pas longtemps pour mettre en scène des drames sanglants, propres à faire frissonner les amateurs des salles obscures, de part et d'autre de l'Atlantique. Ainsi, les Britanniques avaient déjà découvert une adaptation de l'œuvre d'Alexandre Dumas, *The Corsican Brothers*, projetée pour la première fois en août 1898⁷¹, alors que, aux États-Unis, les aventures de Mister Barnes furent portées à l'écran en mai 1914. Les Français, pour leur part, eurent le choix entre *Vendetta* (1905), *Châtiment de Corse* (1906), *La fille du Corse* (1907), *Vengeance corse* (1909) et *Bandits corses* (1910). Les autres Européens profitèrent probablement de cette filmographie par la magie du muet.

- 37 Dès lors, rien de surprenant si l'homogénéité des représentations dans les récits laissés par les visiteurs fut totale. Le Belge Eugène Carniaux, avait fait part de son inquiétude à la veille de son départ pour la Corse, un pays où l'on attaquait les diligences et où se pratiquaient les « terribles vendettas » ; du reste, la presse de son pays n'utilisait-elle pas une expression devenue commune, « une haine corse », pour marquer une haine inextinguible ? Arrivant à Sartene, les membres de l'Automobile Club du Nord ne pouvaient s'empêcher d'être parcourus par un frisson : « Nous sommes ici en plein pays de vendetta ; c'est dans cet arrondissement que la race corse a conservé avec le plus d'intensité ses violences et ses traditions farouches ; les habitants ne sortent guère sans leur fusil »⁷². Certes, les uns et les autres s'empressant d'ajouter que « l'étranger n'a rien à redouter de ces mœurs sauvages et nous avons été accueillis très aimablement », montrant par là même que les écrits de Boland sur le sujet n'avaient pas été vains. Mais que survînt une situation imprévue, une voiture tombant en panne à une heure tardive, dans un décor forestier devenu soudain hostile, se transformant en véritables « paysages de la peur »⁷³, alors que la pluie s'était mise à tomber, et les angoisses enfouies dans l'inconscient, fruit d'une culture livresque autant que journalistique et/ou cinématographique, remontaient immédiatement à la surface et craquaient le vernis de la littérature touristique, montrant par là même son caractère encore superficiel. Avec, au bout du compte, la délicieuse sensation de s'être fait peur là où il n'y avait aucun danger :

La nuit vient ; les trois camarades qui sont en tête nous appellent à un tournant de la route, bien en dessous de nous ; nous les rejoignons ; ils ont eu, paraît-il une aventure qu'ils nous content : Cinq montagnards, à la mine peu rassurante, avec

leur longue barbe et leur chapeau mou, causaient sur le bord de la route ; deux d'entre eux se détachent silencieusement, viennent encadrer un de nos trois amis restés un peu en arrière. Serait-ce des bandits ? Le soir est propice aux fantaisies de l'imagination et on a tant parlé de brigands de la Corse, qu'il était rien moins que rassuré ; après avoir causé, on reconnut que ces deux braves gens voulaient plutôt indiquer le bon chemin ; d'ailleurs, ils rentrent bientôt dans leur cabane, un peu plus loin ; c'est égal, quel moment d'émotion intense⁷⁴.

- 38 Tout compte fait, les touristes adeptes de l'automobile, en raison des courts séjours effectués dans l'île⁷⁵, ne pouvaient se faire une idée bien précise de ses habitants. Par conséquent, leur vision du peuple corse demeurerait marquée du sceau des stéréotypes, les seuls susceptibles de leur offrir une vision cohérente – et, d'une certaine façon, rassurante –, en quelques heures passées sur place, lorsque, d'aventure, ils entraient en contact avec des insulaires. Ces derniers n'apparaissaient guère en tant que tels dans les guides touristiques, ni dans les récits des voyageurs – sauf exceptions –, figurant quelquefois sur des clichés, comme élément du décor, donnant un cachet supplémentaire à la photographie. Leurs présences se résumaient à la description de quelques portraits types, rencontrés de-ci de-là ou par ouï-dire, du fonctionnaire au « bon sauvage » refusant les méfaits de la société industrielle, en passant par l'entrepreneur contrarié dans ses efforts par les effets de la « politique » mais, comme le reste de ses compatriotes, bien incapables de s'en affranchir. N'oublions pas que, en retour, les Corses s'approprièrent progressivement ces représentations d'eux-mêmes, calquant, en certaines circonstances, leurs attitudes sur celles véhiculées par le mythe, tout en contestant globalement ce dernier, contribuant un peu plus à rendre opaque leur compréhension par l'Autre. Il y avait là une forme de « pédagogie circulaire » pour reprendre les termes de Christian Pociello à propos de tout autre chose⁷⁶, le discours et les images des uns nourrissant le discours et les images des autres, créant ainsi une vision de la Corse et des Corses qui avait la force de l'évidence.
- 39 L'automobile s'installa donc en Corse, certes assez modestement, sous l'impulsion d'acteurs venus de l'extérieur, dont le tourisme ne fut pas le moindre. Pour autant, les Corses furent également partie prenante du processus et ne se contentèrent pas d'un rôle passif. Si l'automobile contribua à un meilleur équipement et à une différenciation spatiale et saisonnière du territoire touristique, elle n'en renforça pas moins la vision stéréotypée des insulaires dont les traits principaux se maintinrent jusqu'à nos jours.

NOTES

1. On pourra consulter sur le personnage Jean-Paul Pellegrinetti, « Notables et réseaux politiques en Corse, XIX^e-XX^e siècle. L'exemple d'Emmanuel Arène (1856-1908) », *Histoire@Politique*, n° 25, 2015, p. 24-40.
2. Par ailleurs maire de Bonifacio de 1895 à 1896 puis de 1904 à 1912 et conseiller général de 1896 à 1910.
3. Fortuné Thiers et ses frères appartenaient à une puissante famille de banquiers et de commerçants engagée dans plusieurs sociétés, tant dans le domaine économique que touristique ;

sans oublier le politique puisque Fortuné occupa également la fonction de conseiller municipal de Bastia (1893-1900).

4. Sur cette dernière voir notamment Colette Zytnicki, *L'Algérie, terre de tourisme*, Paris, Vendémiaire, 2016.
5. Bibliothèque nationale de France (BNF), Gallica, *Le Chauffeur*, du 15 février 1906.
6. BNF, Gallica, John-Antoine Nau, *Lettres de Corse et de Bretagne*, Alger, Éditions Afrique, s. d., p. 20-21. Rappelons que John-Antoine Nau (1860-1918) fut en 1903 le premier lauréat du Prix Goncourt, pour *Force ennemie*. Sur la vision de la Corse et des Corses de J.A. Nau, on se reportera à : *Tournant de la Marine. La Corse de John-Antoine Nau*, textes établis, présentés et annotés par Eugène F.X. Gherardi, Ajaccio, Albiana / Université de Corse, 2016.
7. Il était aussi membre du TCF et président de la section corse du CAF. Sa fille Adrienne fut une aviatrice de renom et son gendre, Émile Semence, collabora régulièrement aux Guides Joanne pour la France.
8. Hélène Morlier, *Les Guides-Joanne. Genèse des Guides-Bleus*, Paris, Les Sentiers débattus, 2007, p. 196.
9. BNF, Gallica, *Délibérations du Conseil général de la Corse*, séance du 28 avril 1903.
10. Guide Joanne, *La Corse*, Paris, Hachette, 1909, p. 215-261. De 1898 à 1908 la rubrique s'intitulait simplement « La Corse à bicyclette ».
11. Hélène Morlier, « Les Guides Joanne : invention d'une collection », *In Situ* [En ligne], n° 15, 2011, mis en ligne le 13 avril 2011.
12. Karl Baedeker, *Southern France including Corsica*, Leipzig, Karl Baedeker firm, 1914, p. 597 et 604.
13. Jean-Baptiste Marcaggi, *L'île de Corse*, op. cit., 1910, p. 199-209.
14. Paul Vibert, « En Corse », article paru dans *L'Avenir* et reproduit dans Archives départementales de la Corse-du-Sud (ADCS), 14 PER10, *Le Pascal Paoli* du 25 juillet 1908, en « une ».
15. Voir notamment BNF, Gallica, *Les Annales coloniales* du 25 février 1914 qui indiquait, à la page 4 « Le Livret-Chaix colonial officiel pour transport des passagers et des marchandises à destinations des Colonies françaises et dans l'intérieur de ces colonies ».
16. « Assemblea Generale dei Soci del 31 marzo 1912 », dans Touring club italiano (TCI), *Rivista mensile del TCI*, année XVIII, n° 4, avril 1912, p. 281 et p. 284.
17. Stefano Pivato, *Il Touring Club italiano*, Bologna, Il Mulino, L'identità italiana, 2006, p. 82.
18. *La carta della Corsica* dans TCI, *Rivista mensile del TCI*, année XVIII, n° 11, novembre 1912, p. 587.
19. Stefano Pivato, *Il Touring Club*, op. cit., p. 87.
20. TCI, *Rivista mensile del TCI*, année XX, n° 1, janvier 1914, p. XIV ; il s'agissait de l'ouvrage d'Ardouin-Dumazet, *Voyage en France. La Corse*, Paris, Berger-Levrault, 1911.
21. BNF, Gallica, *Le De Dion Bouton*, des 3, 10, 17 et 24 octobre 1908.
22. BNF, Gallica, *Le De Dion-Bouton* du 3 octobre 1908.
23. BNF, Gallica, *Revue de l'Association générale automobile*, n° 1, janvier 1909, p. 25.
24. Henri Boland, « La Corse et l'automobile », dans *En douce France : Bourgogne, Morvan, Cévennes, Savoie, Côte d'Azur, Corse*, Paris, Hachette, 1910, p. 243-244.
25. BMB, *Le Petit Bastiais* du 9 octobre 1909.
26. BNF, Gallica, *Bulletin officiel mensuel du Nord-touriste*, op. cit., décembre 1911, p. 242-245.
27. Centre des archives d'Outre-Mer, BIB 30 004, *L'Action Corse* du 17 décembre 1913.
28. BMB, *Le Petit Bastiais* des 14 et 15 avril 1906.
29. Paul Vibert, « En Corse », article paru dans *L'Avenir* et reproduit dans ADCS, 14 PER10, *Le Pascal Paoli* du 25 juillet 1908, en « une ».
30. BNF, Gallica, *La culture physique* du 1^{er} avril 1911, p. 204.
31. TCI, *Rivista mensile del TCI*, année XVIII, n° 11, novembre 1912, p. 587.
32. BMB, *Corsica* du 15 décembre 1909, p. 441.

33. Cité par Mathieu Flonneau, *Les cultures du volant XX^e-XXI^e siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, coll. « Mémoires/Culture », 2008, p. 18.
34. BMB, *Le Petit Bastiais* du 6 octobre 1907.
35. *Indicateur officiel*, op. cit., p. 22.
36. Guides Joanne, *La Corse illustrée*, Paris, Hachette, 1915, p. 18.
37. ADCS, 265/13, *Ajaccio, station d'hiver* du 10 septembre et du 10 octobre 1901.
38. *Indicateur officiel*, op. cit., quatrième de couverture.
39. BNF, Gallica, *Revue du TCF* de décembre 1909, p. 551.
40. Hélène Morlier, « Les Guides Joanne : invention d'une collection », op. cit.
41. BNF, Gallica, *Bulletin officiel mensuel du Nord-touriste*, op. cit., de février 1911, p. 26.
42. BNF, Gallica, *Le De Dion-Bouton* du 24 octobre 1908.
43. Anne-Marie Thiesse, *La création des identités nationales*, Paris, Seuil, 2001, p. 249.
44. BNF, Gallica, *Bulletin officiel mensuel du Nord-touriste*, op. cit., de février 1911, p. 26-27.
45. BNF, Gallica, *La culture physique* du 1^{er} octobre 1913, p. 1-2.
46. ADCS, 114PER1, *Journal des Étrangers d'Ajaccio et du tourisme en Corse* du 25 janvier 1905.
47. André Rauch, *Vacances en France de 1830 à nos jours*, Paris, Hachette, 2001, p. 60. On pourra également se reporter à Alain Corbin (dir.), *L'avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Flammarion, 2009.
48. René Bazin, *Nord-Sud*, op. cit., p. 231-232.
49. Roland Barthes, « Le Guide Bleu », dans *Mythologies*, Paris, Seuil, 2003 (1957), p. 114.
50. Guides Joanne, *La Corse illustrée*, op. cit., p. 11.
51. *Ibid.*, p. 15-16. Et non d'avril à octobre comme il était de coutume sur la Côte d'Azur et la Riviera.
52. Marc Boyer, *Histoire générale du tourisme du XVI^e au XXI^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2009, p. 305 et 308.
53. Paul Morand, *Bains de mer*, Paris, Le Livre de Poche, 1992 [1960], p. 100.
54. Léon Auscher, *Le tourisme en Automobile*, Paris, V^{ve} CH. Dunot Éditeur, 1904, p. 13.
55. André Rauch, *Vacances en France*, op. cit., p. 59.
56. BMB, *Le Petit Bastiais* du 4 janvier 1912.
57. Alain Corbin (dir.), *L'avènement des loisirs*, op. cit., p. 124.
58. Dans le sens où l'entendait Roland Barthes, *Mythologie*, op. cit., p. 181.
59. Marcel Grandière et Michel Morin (dir.), *Le stéréotype outil de régulations sociales*, Rennes, PUR, 2003, p. 10.
60. Quentin Deluermoz, *Le crépuscule des révolutions, 1848-1871*, Paris, Seuil, L'Univers historique, Histoire de la France contemporaine, t. 3, 2012, p. 218.
61. « Les stéréotypes, d'une certaine façon, sont des organismes vivants : ils naissent, s'enracinent – ou pas –, s'altèrent ou se transforment, se dégradent et – parfois – disparaissent », dans Claude Gauvard et Jean-François Sirinelli (dir.), *Dictionnaire de l'historien*, Paris, PUF, coll. « Quadrige », 2015, p. 664.
62. Robert Franck, « Altérité, représentations de l'Autre », dans Christian Delporte, Jean-Yves Mollier et Jean-François Sirinelli (dir.), *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, PUF, coll. « Quadrige », 2010, p. 13.
63. Giulio Tastasciore, « Banditismo d'onore in Corsica nell'immaginario di viaggio francese (1815-1915) », *Diacronie, Studi di storia contemporanea : Spazi, percorsi e memorie*, n° 3, 2013, p. 11, disponible sur <https://www.academia.edu>.
64. Guides POL, *Guide pratique de la Corse*, Lyon, Société des Guides Pol, p. 66-67.
65. Library of Congress (LOC), *The Rock Island Argus* du 24 juin 1911.
66. National library of the New Zeland, *Bush Advocate* du 3 mars 1909.
67. National library of Australia, *Advocate* du 13 août 1892.

68. Bibliothèque royale de Belgique, *La Meuse* du 17 janvier 1891 et Universidad Nacional Autónoma de México, *El Tiempo Ilustrado* du 5 novembre 1893.
69. LOC, *The Sun* du 28 octobre 1888.
70. LOC, *The Omaha daily bee* du 5 mai 1901.
71. Jean-Pierre Mattei, *La Corse et le cinéma. Première époque : 1897-1929. Le muet*, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 1996, p. 56.
72. BNF, Gallica, *Bulletin officiel mensuel du Nord-touriste*, op. cit., juin-juillet 1911, p. 122.
73. Pour reprendre le titre d'un ouvrage de Vito Fumagali, *Paysages de la peur. L'homme et la nature au Moyen Âge*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2009 (1994).
74. BNF, Gallica, *Bulletin officiel mensuel du Nord-touriste*, op. cit., mai 1911, p. 104.
75. Ceci dit, d'autres voyageurs effectuèrent des séjours plus longs sans pour autant se départir de leurs préjugés.
76. Il s'agissait du football, Christian Pociello, *Les cultures sportives*, Paris, PUF, 1999, p. 148-149.
-

RÉSUMÉS

L'automobile s'introduisit en Corse à l'extrême fin du XIX^e siècle seulement mais son développement n'en fut pas moins rapide bien que limité. Néanmoins, dès le tournant du nouveau siècle, l'automobile participa à la mise en tourisme de l'île, définissant de nouveaux itinéraires. Mais, au-delà de ce simple aspect économique, les discours, tant en Corse, en France qu'à l'étranger, qui accompagnèrent l'automobile dans sa découverte de la Corse demeuraient prisonniers de stéréotypes et de discours visant à « civiliser » un peuple supposé rétif à toute forme de modernité.

The automobile is introduced in Corsica at the very end of the 19th century only but its development was no less rapid well limited. However, from the turn of the new century, automotive participated in the implementation of tourism of the island, setting new routes. But, beyond this simple economic aspect, the speech, both in Corsica, in France abroad, who accompanied the automobile in his discovery of Corsica remained prisoners of stereotypes and speech to "civilize" a supposed people resistant to all forms of modernity.

INDEX

Keywords : automobile, Corsica, France, stereotypes, to civilize

Mots-clés : automobile, Corse, France, stéréotypes, civiliser

AUTEUR

DIDIER REY

Didier Rey est professeur des universités à l'université de Corse. Ses travaux portent avant tout sur le phénomène sportif – et en premier lieu le football – dans le bassin occidental de la Méditerranée, plus exactement sur la Corse et l'Oranie coloniale. Il s'intéresse aux

représentations et aux discours construits par les différents protagonistes à l'intérieur de ce champ d'études. Il a également travaillé sur les migrations en Corse du milieu du XVIII^e siècle à nos jours. Il a notamment codirigé avec Bachir Zoudji, *Le football dans tous ses états : évolution et questions d'actualité*, Bruxelles, De Boeck, 2015 et a publié récemment *L'automobile à la conquête de la Corse 1897-1921*, Ajaccio, éditions Alain Piazzola, 2017.