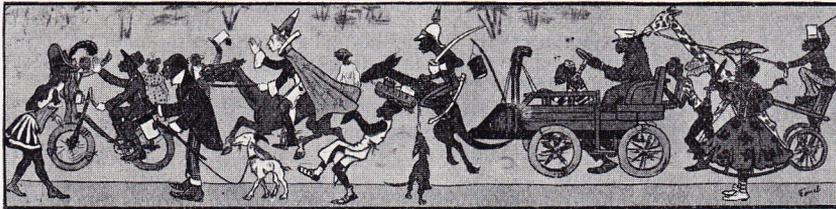




## L'histoire de l'automobile par l'image <sup>(1)</sup>

Il y a quelque dix ans, le rapporteur de la loi du 1<sup>er</sup> août 1899 sur la police du roulage s'extasiait et s'effrayait « de la prodigieuse extension de la vélocipédie, utile autant que dangereuse et qui ne connaît ni communes ni provinces ».

Ce document parlementaire constate donc officiellement que vers 1898-1899, la vélocipédie avait pris un grand développement, que le législateur en éprouvait une terreur et que les cyclistes n'étaient pas de première force en géographie! La raison de cette ignorance des pédaleurs était assez simple : les administrations communales négligeaient alors, en Belgique du moins, d'apposer des plaques ou d'élever des poteaux à la limite des municipalités et des provinces. Aujourd'hui, il n'en va plus de même : la première et la dernière maison de chaque commune portent en caractères apparents le nom de la localité, le canton, l'arrondisse-



ment administratif ou judiciaire, la province, la cour d'appel, la population, l'altitude, etc. ; les bornes kilométriques ne sont plus au seul usage des cantonniers, elles fourmillent de renseignements utiles : distances, état de la route, numéro d'ordre, régime linguistique de la province, etc.

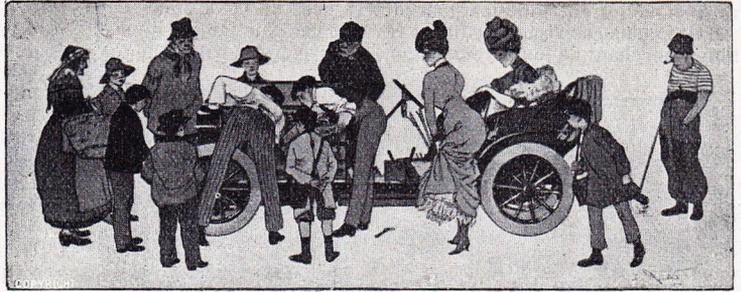
Mais le vélocipède, utile autant que dangereux, allait bientôt trouver un rival dans l'automobile, alors presque inconnue et moyen de locomotion plutôt fantaisiste. Au moment de l'Exposition universelle de 1900, une puissante compagnie de cinématographie imagina d'organiser une espèce de retour des courses dans la nouvelle ville de Troja (empire du Sahara) ; elle entra en pourparlers avec le potentat de ce vaste territoire, le fit venir en Europe, engagea un certain nombre de figurants nègres et commanda une grande variété de véhicules de forme ordinaire, évidemment inspirée des dessins de l'inventeur du hobby horse ou vélocé préhistorique. Le succès dépassa l'attente de la compagnie, la foule se précipita aux guichets, la police dut intervenir et, du jour au lendemain, le nouveau véhicule à moteur mécanique obtint une vogue énorme auprès du public, qui s'arrêtait pour



voir passer les voitures sans chevaux, entourait le conduc-

teur dès qu'une panne empêchait le véhicule d'avancer, donnait des conseils, se mettait à pousser ou à s'atteler pour faire avancer l'automobile.

Les administrations estimerent qu'il était de leur devoir d'édicter des mesures tant dans l'intérêt du public avide de s'instruire que dans celui des propriétaires d'autos dési-



reux de ne pas être trop entravés dans leur marche ; le résultat fut de mécontenter tout le monde. Les chauffeurs voyaient leur vitesse réduite à une allure inférieure à celle des cyclistes et le public était privé du plaisir d'étudier à son aise les nouveaux engins.

C'est ainsi qu'à Anvers, le règlement de police (art. 8) interdit de circuler avec des automobiles sur les trottoirs et dans les allées, avenues et autres parties des promenades publiques exclusivement réservées aux piétons, de même que dans tous les chemins de l'intérieur du Parc. D'où émoi de la population! A Bruxelles, le bourgmestre oblige les motoristes à ne pas dépasser l'allure d'un homme au pas dans certains carrefours, à la grande joie du public. heureux de pouvoir tâter le mécanisme des voitures. A Liège, diverses rues en pente sont interdites, au grand dam de la population, qui eût volontiers assisté gratuitement à des performances sportives ; à Dinant, ville où passent



de nombreuses voitures de toute marque, le Conseil communal, en vue de laisser aux habitants le temps de les étudier, ne permet que la vitesse d'un cheval ordinaire au tout petit trot.

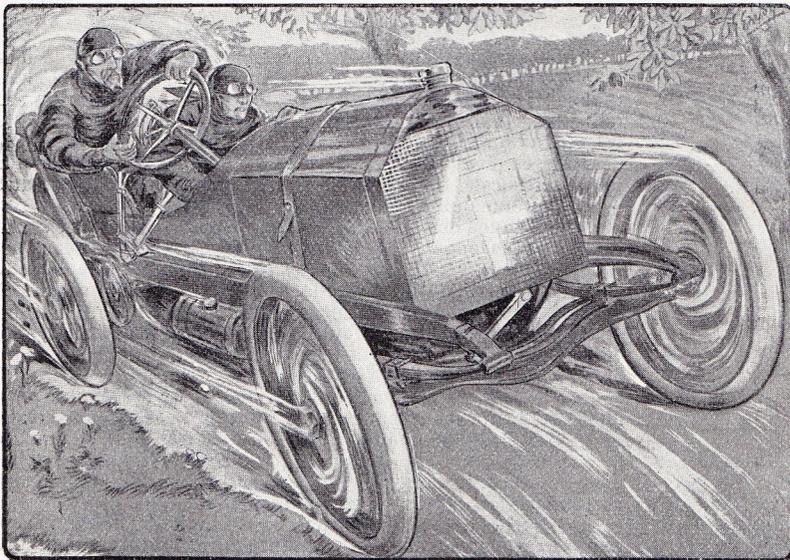
Les chauffeurs reçurent de très mauvaise grâce ces dispositions locales ; ils protestèrent vivement et même se pourvurent en cassation contre la légalité des nouveaux règlements communaux. Mais la Cour de cassation leur répondit qu'aux termes de la loi des 16-24 août 1790, les municipalités ont dans leurs attributions tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques... ainsi que le soin d'obvier ou de remédier aux événements fâcheux qui pourraient être occasionnés par les insensés ou les furieux laissés en liberté et par la divagation des animaux malfaisants ou féroces! (Art. 3, §§ 1 et 6.) La question était donc définitivement tranchée contre les automobilistes, et ce serait

(1) Les clichés figurant dans cet article reproduisent des estampes éditées par a. Maison Dietrich et C<sup>e</sup>, 10, place du Musée, Bruxelles.

vainement qu'on essaierait de faire revenir la Cour suprême sur sa jurisprudence.

Mais bientôt de grandes courses sur route étaient organisées : l'auto se révélait engin de vitesse ; nous ne citons que pour mémoire : Paris-Bordeaux, Paris-Berlin, le circuit des Ardennes, la coupe Gordon-Bennett, où se distinguait particulièrement notre compatriote Camille Jenatzy. Hélas ! Du jour où l'on commença à homologuer des records et des performances remarquables, les agents de l'autorité virent partout des excès de vitesse ; les tribunaux fulminèrent contre les conducteurs d'autos. « Attendu, dit l'un, qu'il est incontestable que les automobiles présentent pour la circulation un réel danger... » « Attendu, déclare un autre jugement, que l'intérêt de la sécurité publique, les catastrophes qui se multiplient sur tous les points du territoire, la tendance que manifestent les chauffeurs à traiter les routes en pays conquis... obligent les tribunaux à apporter dans la répression une extrême sévérité ; qu'il y a cependant lieu de tenir compte dans une certaine mesure de l'honorabilité du prévenu... »

Ce fut l'âge des martyrs de l'automobilisme. Les tribunaux de police voyaient leur rôle encombré de poursuites dressées à charge de motoristes. Pour se débarrasser de ces nouveaux venus devant leur juridiction, les juges leur appliquèrent des peines excessives, sous prétexte que quand on possède une voiture à moteur on peut tout aussi bien payer une amende élevée qu'une paire de bandages :



tout cela passe aux frais généraux ! Les autres usagers de la route, enchantés de ces excellentes dispositions de dame Thémis, ne se gênèrent plus : ils se refusèrent à se garer pour laisser la voie libre, négligèrent d'allumer leurs lanternes, abandonnèrent leurs attelages au milieu des chaussées... Vainement, les chauffeurs protestèrent ; ils avaient contre eux les bons piétons ; un président de tribunal s'était fait l'écho de leurs pensées intimes. En prononçant une condamnation exemplaire, il s'était écrié : « Il passe ici environ quatre-vingts automobiles par jour, il faut que cela cesse ! »

Comme suite à ces bonnes intentions se produisirent les procès-verbaux au vol. Les automobilistes se défendirent comme ils purent ; aux traquenards et aux embuscades, ils répondirent en cachant leurs numéros et en narguant ainsi gendarmes et

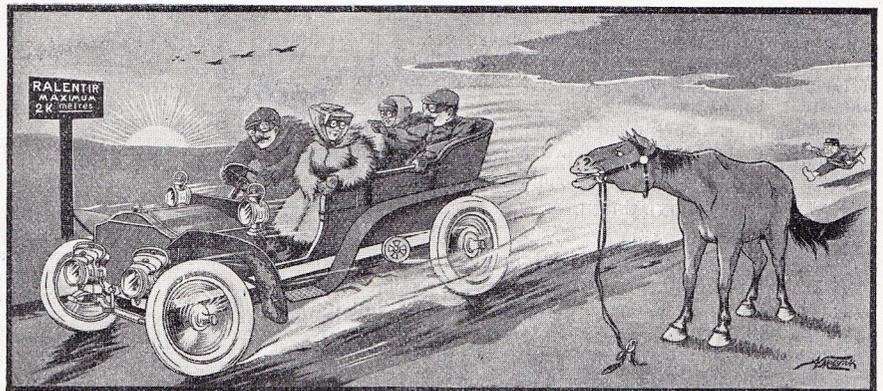
gardes champêtres ! Mais, alors, malheur au conducteur prudent qui suivait en menant sa voiture à une allure



modérée : c'est à lui que le procès-verbal était dressé pour vitesse supérieure à celle d'un petit cheval ordinaire au pas, ou pour allure dépassant 4 ou 6 kilomètres à l'heure dans une agglomération composée de deux habitations isolées le long d'une grand-route !

Une ressource restait aux victimes : initier l'autorité aux joies de la locomotion mécanique. Promener les agents et représentants de l'autorité en voiture à travers les plus beaux sites de notre pays, leur faire apprécier la chère succulente et les crus réputés de certains hôtels. Mais, souvent, l'invité se plaignait et se répandait en récriminations : « Votre voiture n'avance pas ! Inutile de se balader en auto pour ne pas dépasser les cyclistes ou se faire battre honteusement par les trams vicinaux... »

Cela, c'est l'histoire d'hier. Aujourd'hui, la cause de la locomotion mécanique est définitivement gagnée. Parfois, certes, nous rencontrons encore du mauvais vouloir auprès de quelques administrations communales ; mais, dans les grands centres, l'au-

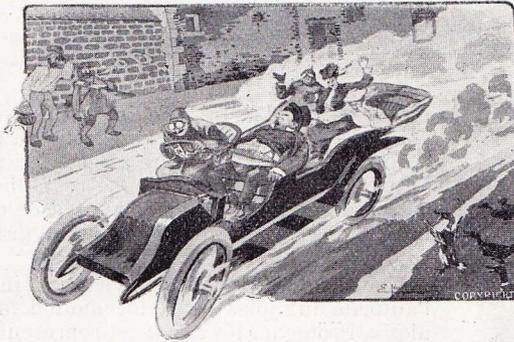


tomobile ne trouve plus d'hostilité. Comme il est certain que le véhicule à moteur mécanique constitue un progrès sérieux, la situation ne peut que s'améliorer et le public

s'habituer de plus en plus aux vitesses supérieures à celles du cheval au pas ou au trot; mais ce n'a pas été



sans peine que les chauffeurs de la première heure ont pu circuler librement. En matière de roulage, comme en



toute chose d'ailleurs, le progrès est très lent et doit vaincre bien des préventions!

LE GRINCHEUX.

## Membres à vie

Celui qui désire avoir la qualité de membre à vie paie une cotisation unique de 100 francs. Son nom est porté à l'Annuaire et une place spéciale lui est réservée dans les assemblées, conférences et réunions. Il reçoit le *Bulletin officiel* de luxe.

Exproprié — pour une fois, savez-vous, comme disent... les Français — par mon ami M. Van Meerbeeck, dans le dernier numéro du *Bulletin*, je rentre dans mon « fief ». Et j'y rentre victorieusement, car j'ai à présenter non pas un membre à vie, mais huit, dont une dame.

Voici les noms de nos dévoués sociétaires nouveaux :

- N° 65. — M. P. DE BACKER, rue des Palais, 57, à Bruxelles;
- N° 66. — M. MAX D'AUBREY, rue de Spa, 6, à Bruxelles;
- N° 67. — M. RAYMOND CORNETTE, rue Juste-Lipse, à Bruxelles;
- N° 68. — M. C. S..., à Gand;
- N° 69. — M. LOUIS DELCROIX, rue Jourdan, 91, à Bruxelles;
- N° 70. — M<sup>lle</sup> HENRIETTE LEDURE, rue de la Madeleine, 69, à Bruxelles, fille de M. et de M<sup>me</sup> Edouard Ledure, qui tous deux également sont membres à vie.
- N° 71. — M. LOUIS DE CONINCK, rue du Méridien, 42, à Bruxelles.
- N° 72. — M. LÉON PETIT, avenue Brugmann, 465, à Uccle.

Il nous est particulièrement agréable de finir de cette façon l'année 1910. Au début de cette année, nous formions l'espoir que nous pourrions souhaiter la bienvenue, dans le *Bulletin*, à 24 nouveaux membres à vie, un par numéro. Cet espoir, qu'on

qualifiait de chimérique, est dépassé, car M. L. Petit, le dernier inscrit, porte le nombre à 31.

Ne soyons toutefois pas trop ambitieux pour l'avenir et disons que si l'année 1911 peut nous apporter 24 noms nouveaux, nous estimerons cet accroissement comme tout à fait satisfaisant. M. de La Palisse ajouterait: « Il suffira qu'un grand nombre de personnes tiennent à cœur de faire partie des « vingt-quatre » pour que ce minimum soit de beaucoup dépassé... »

Seulement, — ici un souhait personnel, — ne nous laissons pas trop aller à désirer l'anonymat; ce n'est pas une honte que d'être membre à vie du T. C. B.; d'autre part, il est intéressant pour chacun des camarades du T. C. B. de pouvoir faire suivre d'un nom les numéros matricules de notre glorieuse liste.

E. S.

## Douanes

### Avis importants.

Nous croyons opportun de rappeler à nos sociétaires cyclistes et motocyclistes que, suivant une entente déjà ancienne avec l'administration des douanes françaises, la carte de membre de 1910 sera admise pour l'entrée en France jusqu'au 31 janvier 1911.

× × ×

Nos sociétaires vont bientôt être mis en possession de leur nouvelle carte de membre pour 1911. Nous croyons utile de leur rappeler à ce sujet les prescriptions réglementaires relatives aux indications que doivent porter les titres d'affiliation pour être valables au point de vue douanier.

Ainsi que le stipule l'accord conclu entre les gouvernements belge et français, les cartes doivent être signées par le titulaire et être revêtues de la photographie de ce dernier, oblitérée soit par la signature du sociétaire, soit par le timbre sec de l'Association. Elles doivent en outre mentionner la marque de la machine, le numéro de fabrication (*en toutes lettres*), le genre de bandage et le poids. A défaut de ces indications, la carte n'est pas valable et les intéressés s'exposent à des mécomptes sérieux, tout en compromettant le régime de faveur octroyé à notre Association, l'administration douanière considérant l'emploi d'une carte irrégulière comme une tentative de fraude.

Nous faisons donc appel au bon sens de nos sociétaires pour qu'ils se conforment ponctuellement aux prescriptions matérielles de la réglementation imposée pour jouir du régime de faveur. Ce régime, qui équivaut à la liberté presque complète, est trop précieux pour être menacé par des agissements incorrects ou par la simple négligence de quelques-uns.

Aussi conseillons-nous à chacun de compléter, dès la réception, sa carte de membre en y faisant figurer toutes les mentions nécessaires pour sa validité aux yeux de la douane. C'est encore le plus sûr moyen d'éviter, en se garant d'un oubli, de se trouver pris un jour au dépourvu.

Nous ne laisserons pas ignorer à nos sociétaires que le Conseil est décidé d'user de rigueur envers ceux dont les agissements donneraient lieu à une plainte fondée de la part de la douane.

J. D.

## La lanterne des cyclistes

Le jour même où paraissent les premiers numéros du Bulletin du 30 novembre, dans lequel nous annoncions la démarche faite en faveur des cyclistes, un arrêté royal complémentaire était publié dans le *Moniteur*, disant ceci :

« Considérant que l'expérience a démontré la nécessité de modifier les prescriptions de cet arrêté en ce qui concerne la circulation des bicyclettes, le ministre de l'Agriculture et des Travaux publics vient de décider que les vélocipèdes, ainsi que les motocycles à deux ou trois roues, ne doivent être éclairés que par une seule lanterne projetant la lumière dans le sens de la marche. »

Voilà une sage modification rapidement obtenue. Nous nous en réjouissons et en félicitons M. le ministre de l'Agriculture et des Travaux publics.

E. S.

# TOURING CLUB DE BELGIQUE

Cotisation annuelle de sociétaire :

3 francs

*Les dames sont admises*



SOCIÉTÉ ROYALE

Envoi gratuit de l'Annuaire, du Manuel du touriste, du Manuel de conversation et, deux fois par mois, du Bulletin officiel illustré.

POUR LES MEMBRES DU TOURING CLUB :

Abonnements à l'Exposition de Charleroi . . . 15 francs au lieu de 20 francs

**EXPOSITION DE CHARLEROI**

1911 d'AVRIL à NOVEMBRE

**SECTION NATIONALE**  
Electricité, Mécanique en général, Agriculture, Horticulture, Arts

**SECTION PROVINCIALE**  
Enseignement, Education, Œuvres sociales

**SECTION REGIONALE**      **SECTION INTERNATIONALE**  
Industrie, Commerce      Industrie et Produits de l'Alimentation

Abonnements à l'Exposition de Charleroi . . . 15 francs au lieu de 20 francs

POUR LES MEMBRES DU TOURING CLUB :