

# LA ROUTE

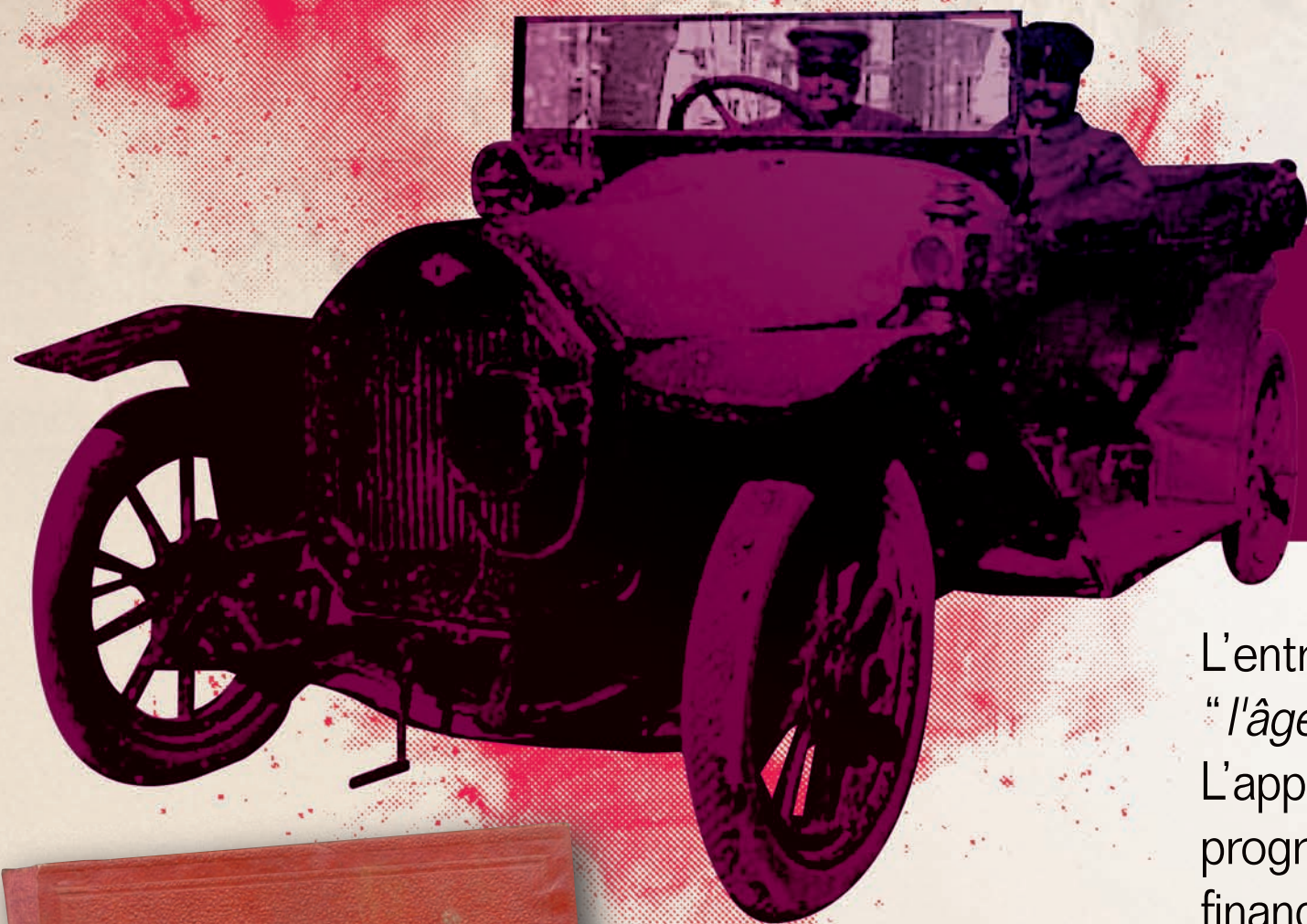
L'entre-deux-guerres voit s'affirmer ce que les spécialistes appellent "*l'âge d'or de l'automobile*". Plusieurs raisons imposent ce constat. L'application du taylorisme fait baisser le prix des autos et démocratise progressivement leur utilisation. Parallèlement, les pouvoirs publics financent l'amélioration des routes et créent une législation (permis de conduire, panneaux de circulation, etc.).

C'est durant la Belle Époque que les principales innovations techniques dans le domaine de l'automobile sont appliquées. Dans la dernière décennie du siècle, les premiers moteurs à combustion interne de Daimler sont utilisés par les constructeurs français, notamment Panhard/Levassor et Armand/Peugeot. En quelques années, le succès est total. Des véhicules arrivent dans les villes d'Ajaccio et Bastia, avant de traverser les villages. Des postes d'essence et de réparation s'installent.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, on estime que "*...la viabilité des routes de la Corse, qui sont partout empierrées et cylindrées, est aussi bonne que l'on peut le désirer sur des routes de montagnes*". Les guides, articles et plaquettes contiennent des cartes routières et conseillent plusieurs excursions sur des routes forestières et départementales, étroites et tortueuses, avec "*...des tournants brusques ou dangereux...*", mais "*très pittoresques*" et "*...plus fertiles en sensations intenses et multiples que partout ailleurs*".

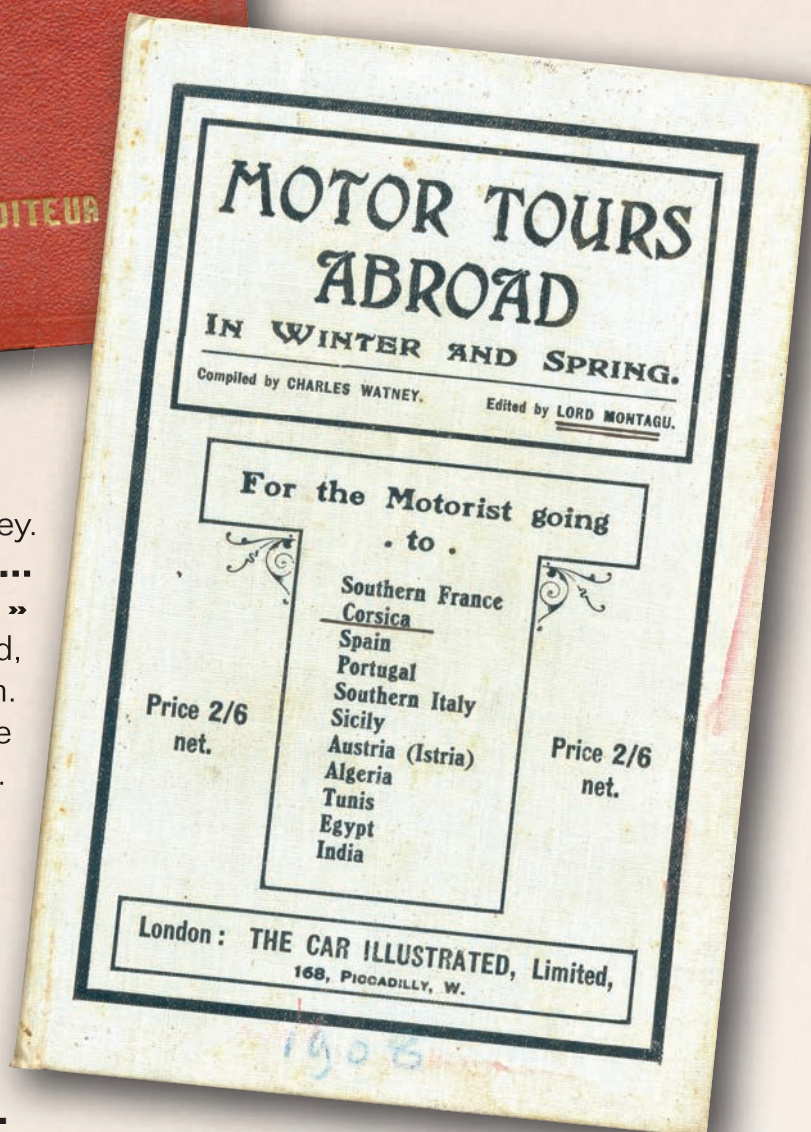
En 1902, des lignes de transport en commun par force vapeur sont ouvertes entre Ajaccio/Vico et Ajaccio/Sartène. Cependant, l'inadaptation du matériel - taille et poids - sur un parcours au profil difficile conduit rapidement à l'échec. Le service est repris en 1907 par la "*Société anonyme des transports automobiles de la Corse*" créée par le docteur Vincent de Rocca Serra de Sartène avec le soutien du Syndicat d'initiative des intérêts corses de Marseille. L'entreprise dispose de trois autobus équipés de moteurs à explosion. Ces véhicules, de fabrication suisse, restaient assez lourds et encombrants.

La "*Société Corse Automobile*" récupère l'exploitation des lignes avec des autobus équipés de moteurs quatre cylindres de 24 CV, livrés par la maison de Dion-Bouton. Malgré des arrêts fréquents, ces voitures maintiennent une vitesse moyenne supérieure à 20 km/h ; il faut ainsi 4 heures pour se rendre d'Ajaccio à Vico, 5 heures pour Propriano et 1 heure de plus pour monter jusqu'à Sartène. Depuis 1909, six autres autobus de Dion-Bouton effectuent une jonction Ghisonaccia, Sartène, Porto-Vecchio et Bonifacio. D'une longueur de 143 km, ce trajet est réalisé en 9 heures (dont 1 heure d'arrêt repas), alors que les anciennes diligences à chevaux mettaient de 23 à 24 heures. La même année, des notables bastiais créent la "*Société des Automobiles du Cap*" et inaugurent un service entre Bastia, Luri et Morsiglia. L'entreprise dispose de trois omnibus 12 places de la maison De Dietrich, équipés de moteurs 24 CV, d'un omnibus 8 places, d'un autre de 6 places et d'une camionnette pour les marchandises.



« **Carte routière de la France à l'usage des voyageurs** »  
Paris : Auguste Logerot, éditeur, 1874. Imprimerie entoillée 69 x 95 cm.  
Collection particulière Christian Andreani.

Charles Watney.  
« **Motors tour abroad... in winter and spring...** »  
London : the car illustrated, s.d. 19 x 12,5 cm.  
Collection particulière Christian Andreani.



C. Dusserre-Telmon.  
« **Service Luri-Bastia** ». S.d. – carte postale 9 x 13,8 cm.  
Corte, Musée de la Corse.



Léon-Charles Canniccioni (1879-1957).  
« **Circuit automobile de la Corse** » 1921  
Pastel et crayons  
Corte, Musée de la Corse.

