

L'UNAT : DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE AUX VACANCES POUR TOUS (1920-1974)

Si l'Union nationale des associations de tourisme et de plein air est aujourd'hui la tête de réseau du tourisme social et solidaire, à sa création en 1920, elle était davantage consacrée à la question du tourisme automobile. Retour sur son parcours.

Lors du 70^e anniversaire de l'Union nationale des associations de tourisme et de plein air (UNAT), en 1990, Jean Ravel (1920-2013), son président, revient sur le moment de fondation de l'Union : « Aujourd'hui, le Touring-club, victime de difficultés financières a disparu [en 1983], l'Automobile-club vient de nous quitter. Seul membre fondateur, le Club alpin est toujours présent au sein de l'UNAT ».

En m'appuyant sur quelques documents, je formulerai une hypothèse sur ce qui me semble correspondre à deux phases de l'histoire de l'association. La première, jusque dans les années 1960, est prise par l'expansion de l'automobile : dans l'expression « voiture de tourisme », le mot « tourisme » désigne d'ailleurs un déplacement ou un

mode de transport à usage privé. La seconde phase, qui s'engage à la Libération, est prise par les politiques sociales du tourisme et la défense du droit aux vacances. Une brochure de l'UNAT, publiée en 1953 et en 1970, se fait l'écho de ces deux phases entremêlées : à partir d'un intérêt pour les voyages, les randonnées et les visites de monuments, le but initial des premières associations de tourisme consistait « à procurer des facilités à leurs membres et à créer entre eux des liens d'amitié ». Mais ce programme fut vite dépassé au regard des perspectives offertes : ces associations « créées pour "servir leurs membres", firent à l'intérêt général une part de plus en plus grande et qui, rapidement, devint prépondérante ».

LA PROMOTION DU TOURISME AUTOMOBILE

La grande bourgeoisie cultive une forme de capital par un travail spécifique de sociabilité auquel participent, depuis le XIX^e siècle, des « cercles » plus ou moins sélectifs et fondés notamment sur des pratiques de loisirs. La naissance de l'UNAT s'inscrit dans cette histoire où la sociabilité des classes supérieures autour d'une pratique originale¹ conduira à la défense d'une cause plus large, celle des vacances. Constituée le 19 juin 1920, l'UNAT est officiellement déclarée le 30 juillet. Elle a pour objet « l'étude en commun de toutes les questions relatives à l'organisation générale du tourisme ». Elle est fondée à l'initiative du Touring-club de France, présidé par l'avocat Henry Defert (1851-1931), auquel s'associent l'Automobile-club de France et le Club alpin français. Il s'agit alors de trois associations nationales de tourisme.

Créé en 1874, le Club alpin français a développé le tourisme en montagne, l'alpinisme et la topographie de haute-montagne. Cette association au recrutement aristocratique et bourgeois (6 000 membres en 1900) a également mis en œuvre des « caravanes scolaires » qui consistaient à organiser des excursions pédestres pour les élèves des lycées. L'Automobile-club de France, qui organisait des compétitions automobiles, a été fondé en 1895 par le Comte Albert de Dion, le Baron de Zuylen et un journaliste, Paul Meyan. Ce club, qui n'accepte pas de femmes parmi ses membres, et ce jusqu'à nos jours, encourage le nouveau moyen de locomotion, objet de luxe réservé à une petite minorité (2 000 membres en 1900).

1. La France compte deux automobiles pour cent habitants en 1927, contre soixante en 2020.

Fondé en 1890, le Touring-club de France (TCF) est créé par des notables qui pratiquent la bicyclette, mais son développement s'axe rapidement autour du tourisme, quel que soit le mode de transport utilisé. Il s'agit notamment de mettre en place un fléchage des routes, de développer des syndicats d'initiative, de militer pour l'amélioration de la chaussée, d'organiser des croisières dans les colonies, etc. Le TCF, qui compte 700 000 membres avant la Seconde Guerre mondiale, est une association très active dont est issu l'ingénieur Léon Auscher (1866-1943), premier président de l'UNAT. Auteur notamment d'un livre sur *Le tourisme en automobile* (1904), il promeut dans les années 1920 « la prospérité de la France par le tourisme ». La « beauté de la France est un des plus puissants éléments d'attraction qui existent au monde ». Elle représente une source de développement économique à travers « l'industrie nationale du "bien recevoir" ».

Dans les années 1920, le *Bulletin* de l'Union distingue le tourisme actif et militant, le tourisme officiel et administratif, et le tourisme réceptif. Le premier concerne les trois membres fondateurs, le second l'Office national du tourisme, le troisième l'Union des fédérations des syndicats d'initiative. Chaque organisation présente ses activités et les comptes rendus de ses conseils d'administration tournés vers les préoccupations de l'époque : le secours aux victimes de la route assuré par la Croix-Rouge, l'enseignement du ski, le Rallye de Monaco, etc. Des années 1930 aux années 1970, le *Bulletin* et les publications officielles de l'UNAT distinguent les associations « fondatrices »,

des associations nationales et régionales. De nombreuses organisations adhèrent à l'Union dès 1920, notamment l'Aéro-club, le Yacht-club et le Club des Cent, fondé en 1912 par Louis Forest, un journaliste épris de gastronomie et de tourisme automobile. D'autres associations rejoignent rapidement l'Union : Fédération française de ski, Fédération nationale aéronautique, Fédération nationale des clubs automobiles de France, Ligue aéronautique, Union des fédérations de sports d'hiver, Union vélocipédique de France, Union motocycliste, *Fishing-club* de France, etc.

Jusque dans les années 1960, l'UNAT se consacre largement au tourisme automobile et se voit confier des missions de service public : service des permis de conduire (avec ses inspecteurs nommés par l'Union), contrôle des carburants, service des secours sur route. Dans les années 1930, elle délivre environ 400 000 permis de conduire par an, surtout à des hommes. Elle supervise aussi des secours sur route : environ 2 000 postes dans les années 1930, 4 000 en 1964. Une vignette de l'Œuvre des postes de secours, avec un trèfle à quatre feuilles, censé porter

bonheur, est d'ailleurs vendue (5 francs en 1934) pour soutenir ce service gratuit qui est aussi subventionné par les conseils généraux et dont elle n'a pas le monopole. Les postes de secours (pansements, brancards et couvertures) sont signalés par une Croix-Rouge sur l'accotement, avec indication du nom du donateur. Les chefs de poste et leurs aides sont tous bénévoles, mais il leur est versé une « légère indemnité ayant le caractère d'un remboursement de frais » après chaque intervention. À partir des années 1960, l'État reprend davantage à son compte la question de la circulation automobile, avec la création notamment du service national des examens du permis de conduire². L'UNAT poursuit alors autrement son rôle de représentation et d'éducation des touristes.

LA DÉFENSE DU DROIT AUX VACANCES

La voiture a longtemps été réservée à l'élite. La diffusion de l'automobile parmi les catégories populaires intervient à partir des années 1950 ; un essor symbolisé par ●●●



2. Décr. n° 71-313 du 21 avr. 1971, JO du 25.

●●● la Citroën 2 CV. Après la Libération, l'UNAT s'engage dans les politiques sociales du tourisme (soutenues notamment par les dépenses d'action sociale des Caisses d'allocations familiales) et la représentation politique du droit aux vacances. En tant qu'Union, elle accueille de nouveaux membres, d'abord des associations du tourisme social, puis des associations d'éducation populaire qui s'adressent surtout aux enfants via l'organisation de colonies de vacances. En 1960, l'UNAT compte parmi ses membres Tourisme et travail, l'Association touristique des cheminots (ATC), la Fédération française du tourisme populaire, la Fédération française de camping et de caravaning. En 1970, le comité des loisirs PTT, Léo Lagrange, les Auberges de jeunesse, France-URSS, la Ligue de l'enseignement et l'Organisation centrale des camps et activités de jeunesse (Occaj) ont rejoint l'Union. Le tourisme social, le tourisme associatif et le droit aux vacances deviennent progressivement des préoccupations centrales.

Selon le professeur suisse Walter Hunziker (1899-1974), nous sommes alors dans « l'ère du tourisme social » (1951). Il est « entré dans les mœurs de populations toujours plus nombreuses ; pour des masses de gens, il est devenu un postulat, en quelque sorte une raison de vivre ». Le premier congrès international du tourisme social a lieu à son initiative, à Berne, en mai 1956. En France, le rapporteur général de la commission de modernisation du tourisme (deuxième Plan) utilise en février 1953 le syntagme « tourisme social » dont le développement « exige une augmentation du pouvoir

d'achat de la population laborieuse ». En dehors des contraintes de l'État, « il appartient aux associations d'usagers de se déterminer elles-mêmes et de se grouper en organismes assez puissants pour être réellement efficaces, qui devront, à ce titre, bénéficier de l'aide de l'État ».

Le 28 janvier 1959 se tient à l'UNAT la réunion constitutive de la commission du tourisme social présidée par Jean Dupuis, président de l'ATC. Cette commission compte trente associations dont certaines ne sont pas membres de l'UNAT, notamment Villages-vacances-familles (VVF) et quatre fédérations de maisons familiales de vacances. Le Bureau international du tourisme social (BITS) est fondé à Bruxelles le 7 juin 1963 par Arthur Haulot (1913-2005) avec trois représentants français : Jean Dupuis (ATC), Maurice Cayron (Occaj) et Jean Faucher (Tourisme et travail). Les Assises nationales du tourisme social ont lieu à Paris les 21 et 22 mars 1964. Une charte « Pour une politique du tourisme pour tous » est alors rédigée. Dans un communiqué du 23 mars 1964, l'UNAT demande notamment la « réalisation accélérée de tous les types d'hébergement complémentaire de caractère social à but non lucratif » ainsi qu'une « aide élargie de l'État ».

Dans une brochure rédigée en 1968, le tourisme social « se veut à la portée de tous » et « non commercial ». Il s'adresse à des « non privilégiés de la fortune ou de la culture », mais est empreint de conceptions qui relèvent plutôt des classes moyennes. « Tourisme actif » et « culturel », il doit faciliter l'observation et « la connaissance du monde » dans le cadre d'un « groupe

dirigé par un animateur ». Le 13 mars 1974, l'UNAT publie une « déclaration pour une politique sociale du tourisme, des vacances et des loisirs », au nom d'un « million d'adhérents à titre individuel ou familial, soit au total près de trois millions de personnes ». Les besoins accrus en matière de détente, de loisirs et de vacances vont de pair avec l'accroissement des activités touristiques, culturelles et de plein air, dont l'Union regrette qu'elles tendent à devenir un « produit de consommation » alors qu'elles portent des enjeux sociaux et humains fondamentaux. Il s'agit de permettre aux catégories sociales « les plus modestes » de partir en vacances par une politique affirmée du tourisme social, afin « que le « tourisme pour tous » devienne enfin une réalité ».

La notion de tourisme social correspond à une politique du tourisme qui questionne les enjeux sociaux, économiques et culturels des vacances. Elle envisage le sort réservé aux classes populaires et la place dévolue à l'intervention de l'État en matière de vacances et de loisirs, à l'instar d'autres domaines de l'action publique comme le « logement social » ou « l'éducation populaire ». Dans la période évoquée, la direction des affaires touristiques constitue un monde d'hommes qui se préoccupent progressivement des vacances populaires. Une photographie prise en 1960 dans la salle du fichier des permis de conduire montre cependant sept employées, toutes des femmes. La division sexuelle du travail, tout comme la cohabitation des bénévoles et des salarié(es), mériteraient donc d'être également interrogées pour mieux comprendre la dynamique des rapports sociaux et leurs transformations. ■



AUTEUR Francis Lebon
TITRE Professeur des universités en sciences de l'éducation, université de Paris, CERLIS, CNRS