

# Automobile

## Transitions, transports et mobilité

*Laurent Castaignède*

Pour citer ce texte : Laurent Castaignède, « Automobile - Transitions, transports et mobilité », *Vocabulaire critique & spéculatif des transitions* [en ligne], 04/05/2022, disponible sur : <https://vocabularyrestransitions.fr/article-24>, CC-BY-NC-ND.

L'automobile, cette « voiture individuelle<sup>1</sup> » qui s'est affranchie de sa propulsion extérieure auparavant assurée par un équidé, a conquis le monde occidental (ou occidentalisé), tant dans ses espaces, qui regorgent d'infrastructures dédiées, que dans les vies de ses concitoyens, qui en dépendent quotidiennement pour nombre d'entre eux. Un temps présentée comme le marqueur évident du progrès et de l'avancement de la civilisation moderne, promettant d'équiper chaque ménage d'un exemplaire adapté (voire chaque individu en capacité de conduire, tel un exosquelette), elle apparaît désormais au grand jour comme un fléau : victime de son succès, énergivore et polluante, elle a entraîné dans son sillage une hégémonie aux conséquences multiples, tant sociales qu'environnementales, globalement dramatiques.

Une transition de son modèle est appelée de (presque) tous les vœux. Mais de quelle transition parle-t-on en matière de transport et d'automobile ? L'électrification du transport permet-il de répondre aux enjeux ? Vers quel modèle de transport et de mobilité ? Les perspectives foisonnent et divergent, de l'attelage sous-motorisé version Amish<sup>2</sup> au bolide bodybuildé accessible à tous, électrifié si besoin. L'automobile est de fait à la croisée des

**LIR3S**

UMR 7366 CNRS-uBFC

Faculté de Droit et de Science Politique  
4 bd Gabriel - BP 17270 F - 21072 DIJON CEDEX  
Tél. : 33 (0)3 80 39 53 52 – mail : [lir3s@u-bourgogne.fr](mailto:lir3s@u-bourgogne.fr)

1. Le terme « individuel » s'entend ici comme caractérisant la capacité de mobilité d'un ménage.
2. Communauté religieuse stricte, prudentielle et autonome, aujourd'hui surtout présente en Amérique du Nord, qui a refusé le virage technologique de la mécanisation moderne et continue entre autres d'utiliser des attelages.

chemins, hésitant entre une poursuite effrénée de son expansion, en termes de gabarit comme de parc, et un brusque demi-tour. Le tout dans une guerre des imaginaires, mêlant liberté individuelle et bougeotte délétaire.

## La révolution française de l'automobile

L'automobile telle qu'on la connaît encore aujourd'hui, c'est-à-dire dotée d'un moteur à combustion interne<sup>3</sup> (ou d'un moteur électrique), naquit étonnamment en France. Cet événement survint à l'encontre de toute logique industrielle, qui l'aurait normalement prédestinée à surgir en Angleterre, berceau de la révolution industrielle, ou bien plus tard aux États-Unis, devenus entre-temps la première industrie du monde. Mais c'est bien en France, dont les artères de sa capitale étaient de loin les plus encombrées au monde, tant au XIX<sup>e</sup> siècle qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, qu'émergea l'automobile<sup>4</sup>.

L'Angleterre s'était mise d'elle-même hors-jeu quelques années après l'apparition sur ses routes des premières voitures sans chevaux, équipées de moteurs à vapeur, dans le courant des années 1820. Mais en 1834 survint à Glasgow l'explosion de la chaudière de l'une d'entre elles, accident qui fit plusieurs décès parmi les passagers. Sous la pression des compagnies de diligences, épaulées par celles des chemins de fer naissants, des mesures sévères de limitation de la vitesse et de sécurisation furent prises par les autorités dès l'année suivante : péages prohibitifs à la traversée des communes, limitation draconienne de la vitesse des véhicules, mais surtout emploi d'au moins trois personnes par voiture dès 1835<sup>5</sup>, mirent un coup d'arrêt à leur

3. Moteur à combustion interne couramment appelé « à explosion ». C'est aussi en France qu'apparut au même moment (certes provisoirement) la voiture électrique dotée d'accumulateurs au plomb.

4. Il existe une vaste littérature historique sur la « révolution automobile » et ses formes, nous renvoyons par exemple à Jean-Pierre Bardou, Jean-Jacques Chanaron, Patrick Fridenson, James M. Laux, *La Révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 2016 (1977) ; Gijs Mom, *Atlantic Automobilmism Emergence and Persistence of the Car, 1895-1940*, Londres, Berghahn 2014.

5. L'un des employés était chargé de la direction ; un deuxième de veiller au bon fonctionnement de la chaudière à vapeur ; et un troisième, d'abord à cheval,

développement. L'activisme du secteur des diligences et de celui des chemins de fer eut ainsi raison en moins d'une décennie de ce concurrent motorisé qui menaçait leurs intérêts en proposant une nouvelle offre de déplacement aux populations dans les environs de Londres. Les mesures draconiennes sur la vitesse et le recours au personnel employé ne furent supprimés qu'à la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle, bien trop tard pour motiver des artisans compétents à profiter du progrès technique représenté par le moteur à explosion qui lança l'automobile moderne.

L'automobile n'émergea pas davantage aux États-Unis, dont l'avance industrielle dans le domaine ferroviaire devenait alors pourtant manifeste. Les villes nord-américaines n'étaient en effet pas sujettes à une prolifération de véhicules hippomobiles comme à Paris, capitale parcourue quotidiennement par plusieurs dizaines de milliers de voitures attelées de toutes sortes. Dans les campagnes américaines, les routes carrossables manquaient pour rejoindre les villes, la priorité ayant été donnée à la construction de canaux puis de voies ferrées. La très forte croissance démographique des États-Unis, dont la population urbaine décuplait tous les cinquante ans, entraînait une vive extension des villes qui se structuraient avec le moyen le moins onéreux et le plus rapide à installer : le chemin de fer. Peu de chevaux circulaient alors dans les rues compte tenu de l'efficacité redoutable des tramways et des trains de banlieue, nombreux et fréquents.

Paris vivait donc dans l'embarras d'une congestion quotidienne que l'on peut faire remonter au XVII<sup>e</sup> siècle de Nicolas Boileau<sup>6</sup>. Au XIX<sup>e</sup> siècle, elle était parcourue par près de 100 000 équidés chaque jour. La promiscuité des hommes et des bêtes alimentait la résurgence régulière d'épidémies de fièvre typhoïde dues à l'insalubrité de certains quartiers comme à la lenteur de l'évacuation des cadavres de chevaux colonisés par les mouches. Les véhicules roulants y bénéficiaient d'une vaste voirie de qualité, soigneusement installée et entretenue par les rois et les empe-

puis à pied avec un drapeau rouge (à partir de 1865), de prévenir de l'arrivée du véhicule et d'aider, le cas échéant, les autres usagers de la route à le croiser sans encombre.

6. Nicolas Boileau, *Satires*, 1666, n° VI sur « les embarras de Paris ».

reurs, tant pour permettre d'y déplacer aisément leurs troupes en cas d'insurrection que pour faciliter l'approvisionnement et prévenir les pénuries de nourriture, source régulière de révoltes, parfois de révolutions. C'est dans ce contexte singulier, augurant un marché profitable de remplacement, que l'automobile moderne émergea majoritairement à Paris dans les années 1890 et fut, pour ainsi dire, une petite-nièce des révolutions françaises.

### L'automobile moderne à la mode

Après avoir commencé à conquérir Paris, et dans la foulée les grandes villes européennes, l'automobile s'est attaquée aux campagnes en tant qu'instrument de travail pour des corps de métier particuliers (médecins, commis voyageurs, propriétaires-gestionnaires de grands domaines) ou de loisir pour une clientèle aisée (pour laquelle elle est une « voiture de tourisme »), soutenue par une industrie florissante. Cette dernière défendait ses intérêts au plus haut niveau de l'État, malgré le qualificatif d'« écraseuses » affublé par la presse à ces dangereuses machines : l'interdiction de commercialiser des véhicules capables de dépasser la vitesse de 30 km/h instaurée en 1899<sup>7</sup> est levée dès 1901<sup>8</sup> en échange de l'installation d'une « plaque d'identité » (immatriculation visible) sur les véhicules susceptibles de pouvoir la transgresser, mettant alors en exergue sur la voie publique les pilotes-propriétaires d'« automobiles de course ». Les fournisseurs sont de la partie dans cet engouement, à l'image de Michelin qui prend la responsabilité de répandre sur le territoire français une signalisation routière explicite, associée à l'édition de guides (à partir de 1900) et de cartes (à partir de 1907), afin de permettre une circulation plus rassurante des conducteurs à travers un réseau routier complexe et semé d'embûches pour les non-initiés.

Aux États-Unis, après avoir importé pendant quelques années une bonne part de leurs premiers milliers de véhicules et s'être rendu compte du bénéfice économique que pouvait

7. « Règlement de la circulation des automobiles en France », décret du 10 mars 1899, *Journal officiel de la république française*, 14 avril 1899.

8. « Nouveau règlement de la circulation des automobiles », décret du 10 septembre 1901.

apporter ce nouvel outil souple et rapide, les constructeurs américains deviennent dès 1906 les premiers fabricants mondiaux d'automobiles avec une démarche qui, au contraire de celle de l'Europe, vise d'emblée sa démocratisation. La production s'envole et les années 1920 sont le théâtre d'un affrontement farouche entre constructeurs (lors duquel General Motors détrône Ford) mais aussi autour des tramways, dans une singulière lutte financière et juridique concernant le territoire. D'emblée plus rapide que le tramway, puisqu'elle n'est pas ralentie pas des arrêts réguliers, l'automobile n'en emprunte pas moins à ce dernier la chaussée et les voies. Son succès commercial contribue à ralentir l'ensemble de la circulation, jusqu'à régulièrement l'engorger, mais elle maintient son avantage sur les transports en commun au chapitre de la vitesse. Elle provoque ainsi le désintérêt technique et économique pour le chemin de fer urbain, tout en écartant les cyclistes et en rejetant les passants sur les trottoirs : la chaussée devient en quelques années son territoire exclusif.

Les années 1920 sont aussi sujettes à la réorientation des réclames des constructeurs vers des publicités vantant le mérite des conducteurs qui s'équipent du tout dernier style de véhicule commercialisé. Désormais largement soutenue par le recours au crédit, la tendance au renouvellement incessant s'accroît, sur la base de véhicules toujours plus longs, plus lourds et plus puissants, et permet aussi de créer une offre fournie de véhicules de seconde main plus accessibles. Cette révolution à l'échelle du véhicule se double d'une autre à l'échelle de la ville : la théorisation d'un urbanisme progressiste dont l'automobile devient l'élément structurant, la pièce maîtresse d'une irrigation mécanisée entre les pôles que sont l'habitat, le travail et le loisir. L'un de ses illustres initiateurs, l'architecte suisse Charles-Édouard Jeanneret-Gris, dit Le Corbusier, n'hésite pas à qualifier d'obsolètes les schémas urbains anciens. Il propose de faire table rase du centre des grandes villes anciennes, dont Paris, par la destruction de quartiers entiers pour les requalifier en élargissant la quasi-totalité des voies, qui deviennent dès lors des axes de circulation motorisée intensive<sup>9</sup>. L'Amérique du Nord joue le rôle de leader

9. Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris, G. Grès et Cie, 1924.

dans ce double mouvement, rapidement suivie par l'Europe (à partir des années 1950) et le Japon (à partir des années 1960). L'espace public est conquis à tel point que même le stationnement des véhicules privés y devient toléré, puis organisé, devenant un dû envers l'automobiliste.

L'entre-deux-guerres voit aussi se développer un nouveau moyen de locomotion collectif, plus particulièrement aux États-Unis : l'autocar<sup>10</sup>. Éminemment souple puisqu'il se satisfait des routes empruntées par les automobiles, il permet de déplacer davantage de personnes à moindre coût, tant pour les compagnies privées ou les collectivités en matière d'investissement en infrastructures que pour les usagers qui bénéficient de tarifs très bon marché grâce à la mutualisation des dépenses.

Plus tard, durement affectés par les chocs pétroliers, les gouvernements occidentaux veulent rapidement contrecarrer l'embonpoint croissant des automobiles<sup>11</sup>. Les chiffres reculent légèrement durant quelques années puis l'ensemble repart à la hausse : rien ne semble pouvoir arrêter l'explosion de la demande mondiale en véhicules individuels toujours plus gros et puissants ni celle d'un pétrole si convoité, dont les carburants sont le premier usage. L'ensemble de la planète est conquis par la déferlante automobile, notamment les grandes métropoles chinoises (depuis les années 2000) puis indiennes. Seuls les conflits ou les crises économiques tempèrent provisoirement cette tendance vers la multiplication des véhicules particuliers de plus de deux tonnes, qui envahissent aujourd'hui les villes avec une efficacité discutable : la distance domicile-travail, qui n'était que d'environ trois kilomètres en France en moyenne en 1960, époque où le cyclomoteur et les transports publics assuraient l'essentiel de la mobilité qui ne pouvait être réalisée à pied ou à vélo<sup>12</sup>, a progressivement augmenté jusqu'à environ 15 kilomètres depuis 2010<sup>13</sup>.

10. On peut toutefois noter que les premières voitures sans chevaux ressemblaient davantage à des autocars qu'à des automobiles...

11. Aux États-Unis, en moyenne, elles pèsent alors 1,7 tonnes et mesurent un peu plus de 5 mètres de long.

12. Jean-Pierre Orfeuill, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *Sociologies* [en ligne], décembre 2010.

13. « Artificialisation, de la mesure à l'action », ministère de l'Environnement, de

Le confort intrinsèque des véhicules se double de la facilité de se les procurer. Après le crédit, les offres de location se sont généralisées, depuis la courte durée, offerte presque partout dans le monde auprès d'agences spécialisées, sur simple présentation du permis de conduire (dont l'acceptation est devenue internationale), à la longue durée, garantissant de disposer du dernier modèle à la mode tout en affichant des mensualités attrayantes (bien moins élevées que le prix d'achat, même si on peut largement douter de l'intérêt économique global pour le client). Toutefois, contrecarrant l'embourgeoisement historique des prestations de confort des véhicules courants, émerge avec succès à partir de 2004 une nouvelle génération de modèles neufs simplifiés concurrençant (et complétant) le marché de l'occasion : la voiture à bas prix (*low cost*)<sup>14</sup>. Mais la quête de confort personnel et d'ostentation par la masse, le gabarit et la puissance motrice continuent de faire des ravages avec le succès commercial de voitures particulières « tout en un » bien musclées : les « véhicules utilitaires (!) sportifs (!) » ou « VUS » (ou « SUV », de l'acronyme anglais), dépassant communément les deux tonnes de masse à vide et qui sont ensuite déclinés en modèles complémentaires plus compacts, augmentant d'autant la tendance générale à l'embonpoint<sup>15</sup>.

Mais les conséquences de la prolifération des automobiles, d'abord associées à la dangerosité des accidents<sup>16</sup>, se sont progres-

---

l'Énergie et de la Mer, 2017.

14. Avec la Dacia Logan, conçue par Renault et industrialisée dans l'usine de Pitești (Roumanie), rachetée en 1999.

15. La part mondiale du marché des SUV dépasse aujourd'hui le tiers des ventes d'automobiles. Le parc mondial compte environ 1,1 milliard d'automobiles en 2021 avec de très fortes disparités : presque une automobile pour deux personnes dans les pays occidentaux, moins d'une pour 10 personnes dans les zones « en développement ». L'agence internationale de l'énergie (IEA) annonce deux milliards d'automobiles en circulation dans le monde à l'horizon 2050...

16. Même si l'on pouvait remarquer, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et alors que les automobiles n'étaient que quelques milliers à circuler dans les capitales occidentales, que certains médecins et chimistes alertaient sur la nocivité de leurs émanations. L'un d'eux appelait à équiper tous les véhicules motorisés de pots catalytiques (ou plus précisément d'un « appareil pour la désinfection des gaz d'échappement des moteurs à pétrole » : *La Locomotion automobile*, n° 25, 23 juin 1898).

sivement étendues à de multiples domaines, de l'artificialisation des sols à la déplétion de ressources minérales et énergétiques (et même parfois végétales dans le cas des agrocarburants), en passant bien entendu par les embouteillages et les pollutions, surtout de l'air, puis aussi du climat. L'automobile serait ainsi responsable d'environ un tiers de la pollution de l'air urbain (valeur très variable en fonction des régions, parfois bien plus polluées par l'industrie, ou du type de gaz concerné, les émissions d'oxydes d'azote et de particules étant les plus prégnantes<sup>17</sup>) et environ 40 % des 30 % des émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports motorisés (fabrication des véhicules et des infrastructures associées incluse).

Quant aux dernières technologies, elles continuent d'alimenter la poursuite du superfétatoire. L'électrification attendue du parc s'accompagne d'une nouvelle prise de poids (et de taille, à habitabilité constante) due aux lourdes batteries (ou aux réservoirs d'hydrogène). La voiture électrique émerge en effet dans un contexte réglementaire complaisant, magnifiée par des émissions homologuées de gaz polluants et de CO<sub>2</sub> nulles, où aucune modestie dans les gabarits ne rencontre véritablement de succès pour se substituer à une offre vilipendée de véhicules thermiques, notoirement surdimensionnés<sup>18</sup>. La tendance est à tout additionner, comme l'illustre la prolifération des SUV « hybrides rechargeables » cumulant sur un seul châssis les caractéristiques des véhicules thermiques les plus encombrants et les plus puissants, cette fois dotés de la possibilité de circuler en ville « sans émission

17. Même si les accidents de circulation constituent une hécatombe avec environ 1,35 millions de décès par an (OMS, « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde », décembre 2018), les polluants émis par les véhicules représenteraient davantage de victimes en appliquant leur contribution à celle de l'ensemble de la pollution de l'air extérieur qui causerait environ 9 millions de décès chaque année (Jos Lelieveld *et al.*, « Cardiovascular disease burden from ambient air pollution in Europe reassessed using novel hazard ratio functions », *European Society of Cardiology*, mars 2019). Les particules fines émises par les moteurs Diesel sont qualifiées de « cancérigène pour l'homme » depuis 2012 par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC).

18. La voiture particulière moyenne neuve vendue en France pèse désormais environ 1 300 kg, est équipée d'un moteur de plus de 120 cv, et est capable d'atteindre une vitesse de pointe de 180 km/h. Ajouter une demi-tonne et doubler la puissance aux États-Unis...

apparente<sup>19</sup> ». Les initiatives de promotion de véhicules véritablement compacts s'y substituant ne font pas recette, malgré leur évidente pertinence à l'échelle collective<sup>20</sup> : l'individu-conducteur égoïste demeure le roi de la route, tandis que le parc automobile fonce tout droit du *dieselgate* à l'*electricgate*<sup>21</sup>.

### Quel futur automobile ?

Esquisser un futur souhaitable de l'automobile nécessite en premier lieu de rompre avec le messianisme technologique. Il s'agit d'une croyance voulant que tout problème ait une solution technologique prochaine dont l'émergence n'attend qu'un surcroît d'investissements ciblés et qui justifie l'indéfectible croissance du parc mondial et du surdimensionnement des véhicules. Voici donc, pêle-mêle, quelques pistes techniques en mesure de bousculer cette idéologie et l'ordre établi :

- contingenter le parc automobile en mettant en place une nouvelle notion inspirée des principes des cadastres, à l'image des contraintes régulant la propriété bâtie : la propriété foncière mobile, à savoir le droit d'utiliser un moyen motorisé dont on dispose. Avoir chacun son véhicule motorisé ne serait plus un dû mais un droit encadré, géré pour la satisfaction du bien commun, dans une perspective de stabilisation mondiale des usages, donc dans une forme de décroissance assumée de la mobilité des pays déjà très (trop) équipés.

19. Capacité d'un véhicule à rouler avec « zéro émission », ce dernier étant homologué comme tel (suivant une forte proportion d'usage s'il est hybride rechargeable ou bien totalement dans le cas des véhicules entièrement électriques), indépendamment des émissions indirectes que provoque la fabrication de son imposante batterie, et de celles de la production en amont d'électricité pour ses recharges régulières.

20. Les petites voitures électriques dont la clientèle cible est celle des transports en commun ou les usagers de deux-roues sont toutefois tout aussi discutables en matière d'efficacité globale.

21. Moment où l'on constatera amèrement que le déploiement d'une proportion significative de véhicules électriques n'aura conduit à aucune réduction tangible des émissions de gaz à effet de serre ni à aucune véritable amélioration de la qualité de l'air urbain, du fait de l'affectation dispendieuse des batteries aux types de véhicules les moins efficaces pour en tirer de véritables bénéfices environnementaux.

- limiter la puissance et le gabarit des automobiles. Il s'agit d'une part de stopper l'hémorragie de la conquête des villes par les SUV en excluant les véhicules surdimensionnés, par exemple en imposant une limitation physique de la vitesse des véhicules dépassant une certaine masse à vide (par exemple 1,5 tonnes) à 90 km/h, comme c'est le cas pour les poids lourds. À l'opposé, créer une nouvelle catégorie de véhicules (par exemple de moins d'une tonne, d'une puissance et d'une taille limitées) bénéficiant d'avantages de circulation et de stationnement. On pourrait même imaginer l'émergence d'une offre relativement « low tech » encore plus modeste, intermédiaire entre ces véhicules et le vélo à assistance électrique, qui bénéficierait elle aussi d'un statut urbain particulier.
- renchérir les carburants pour moins en dépendre tout en réaffectant les recettes vers le financement de la réorganisation spatiale des activités<sup>22</sup>. Le but premier est de réduire les distances effectives et les fréquences des déplacements du quotidien, qu'ils relèvent du travail, de la scolarité, des achats ou du loisir.
- constater l'intérêt mais aussi les limites de l'électrification des automobiles en priorisant celle des véhicules de certaines catégories, plus particulièrement urbaines et d'usage intensif que sont, à rebours de « l'automobile de monsieur-tout-le-monde », celles des motocycles, des véhicules de livraison, de collecte, ainsi que des transports en commun. À cela s'ajouterait la promotion du partage et du rétrofit<sup>23</sup> ainsi que l'hybridation légère (non rechargeable) du reste des véhicules motorisés commercialisés.

Mais au-delà de ces dispositifs techniques, c'est aussi tout un imaginaire de la vitesse qu'il s'agit de déconstruire, l'histoire des transports nous ayant montré que la mise à disposition massive de moyens rapides et bon marché n'a pas réduit les temps de parcours mais au contraire augmenté les distances des trajets. Cet effet rebond est à la source de la dépendance à l'égard de

22. Subventionner à la pompe le plein des ménages les plus dépendants (cf. le mouvement des gilets jaunes) tendrait à augmenter cette dépendance ; les aider efficacement sur le moyen terme passe donc par des aides indirectes visant avant tout à baisser leur consommation hebdomadaire de carburant.

23. Substitution de la motorisation d'un véhicule polluant par une version moderne et moins nocive, par exemple sur la base d'un moteur électrique et d'une batterie standard de capacité modeste.

la « bagnole »<sup>24</sup>, d'un certain « monopole radical<sup>25</sup> », conditionnant l'étalement urbain (auquel il convient d'associer le rôle du train de banlieue), pillant les ressources, stimulant la bougeotte<sup>26</sup>, multipliant les pollutions. Les politiques et les constructeurs appellent désormais de leurs vœux à une transition massive de l'objet automobile, mais dans quelle direction ?

L'avenir de l'automobile est pétri d'incertitudes, tant techniques que sociologiques, hésitant entre la poursuite d'un idéal expansionniste, techniciste et controversé de liberté individuelle, mais dont l'excès de puissance génère trop de contraintes globales, et celui d'une mobilité motorisée contenue, apaisée et pensée collectivement.

24. André Gorz (sous le pseudonyme de Michel Bosquet), « Mettez du socialisme dans votre moteur », *Le Sauvage*, n° 6, septembre-octobre 1973, p. 12 (repris dans « L'idéologie sociale de la bagnole », *Écologie et politique*, Paris, Galilée, 1975).

25. Restriction des choix et de la liberté (ici sur les modes de transport et les destinations) provoquée par la mainmise d'un groupe restreint d'acteurs sur ceux-ci, qui excluent toute concurrence une fois leur contrôle passé un seuil fatidique et qui imposent de fait leur logique aux consommateurs ; Ivan Illich, *La convivialité*, Paris, Seuil, 1973.

26. Le terme « bougeotte » dans son sens actuel fut défini par l'académicien Jules Claretie en 1906 et qualifié d'emblée par ce dernier comme une nouvelle maladie moderne.