

Les bibliobus, du centralisme à la décentralisation

par André Thill

*Conservateur général des bibliothèques
Musée national des arts et traditions populaires*

En quinze années, de 1968 – année de la création, au sein de la Direction des bibliothèques et de la lecture publique (DBLP), d'un Service de la lecture publique (SLP) – jusqu'au transfert des bibliothèques centrales de prêt (BCP) aux départements en 1983, plus de 500 véhicules furent lancés sur les routes des campagnes françaises¹.

Comment un tel accroissement du parc automobile des BCP a-t-il pu être réalisé dans des contextes d'années budgétaires

difficiles ? Comment les modèles de véhicules ont-ils pu évoluer au fil de ces années ? Comment le bibliobus a-t-il pu s'imposer comme mode de diffusion incontournable du livre en milieu rural ? C'est ce que je vais essayer de résumer en me remémorant tout d'abord mon arrivée en 1968 au SLP qui venait d'être créé par Alice Garrigoux² à la demande d'Étienne Dennery, alors directeur des Bibliothèques (qui avait fait ajouter à ce titre « et de la lecture publique »).

L'équipe, qui venait d'être recrutée pour travailler dans ce service, était composée

1. Sauf erreur, 378 bibliobus (207 en extension, 171 pour le renouvellement de bibliobus usagés) et 158 fourgonnettes de liaison (125 en extension, 33 en renouvellement). Sur les 378 bibliobus, 44 avaient déjà été remplacés une fois par un autre véhicule. Par ailleurs, pendant une période de transition vers la décentralisation, l'État a continué à construire des bibliobus jusqu'à la fin de l'année 1985.

2. Le poste de chef du service de la lecture publique avait été proposé à des « ténors » de la lecture publique, mais ceux-ci avaient décliné l'offre d'une responsabilité à haut risque... Alice Garrigoux a su relever le défi avec discrétion et très grande efficacité.

de moins de dix personnes, dont Louis Yvert, responsable du secteur des bibliothèques municipales, qui succédera à Alice Garrigoux de 1976 à 1983. Cet effectif sera renforcé par la suite, notamment lorsque le SLP récupérera le secteur des constructions des bibliothèques municipales et des BCP. Bien que cette petite escouade fut très motivée, la tâche s'avérait considérable, face aux ambitions et aux objectifs que lui avait assignés le groupe d'études sur la lecture publique en France³.

En ce qui concerne les véhicules, si les bibliobus des bibliothèques municipales étaient conçus et construits par les villes, les bibliobus des BCP, services d'État, étaient entièrement réalisés et financés par la DBLP et c'était alors le directeur de la Phonothèque nationale, Roger Decologne, qui était chargé de leur fabrication. Ayant reçu la responsabilité du secteur des BCP, c'est tout naturellement que je pris sa succession, aidé par son jeune collaborateur Dominique Guillaumont que beaucoup de bibliothécaires connaissent car il est devenu aujourd'hui, alors qu'il a quitté l'administration pour le secteur privé, un des principaux fournisseurs de bibliobus en France.

Problèmes spécifiques

Construire un bibliobus destiné à circuler en secteur rural pose des problèmes différents de ceux des bibliobus urbains. En premier lieu, le véhicule doit être doté d'une carrosserie très résistante, posséder un moteur puissant eu égard au poids total en charge car le bibliobus parcourt chaque jour de nombreux kilomètres sur des routes qui présentent parfois de fortes déclivités. Pour la même raison, son châssis doit être suffisamment haut pour pouvoir rouler sans heurt sur voirie défoncée, parfois enneigée, et pénétrer dans le moindre lieu de dépôt en franchissant des seuils souvent redoutables pour le porte-à-faux arrière.

3. Rappelons qu'un groupe de travail avait été constitué à la fin de l'année 1966 à la demande d'un comité interministériel présidé par le Premier ministre Georges Pompidou pour étudier les moyens de développer la lecture publique en France. Le rapport de ce groupe d'études a été publié par la Documentation française (« Notes et études documentaires » du 1^{er} février 1968) et le *Bulletin des bibliothèques de France* de mars 1968.

Les châssis

Les châssis, construits en série, sont constitués de longerons et de traverses d'acier soudés qui composent l'ossature du véhicule. Sur ce châssis reposent le moteur et les organes de transmission. On trouve plusieurs types de châssis :

- **le châssis-auvent** qui ne possède qu'une amorce de cabine ;
- **le châssis-cabine** doté d'une cabine entièrement aménagée avec portes, sièges et accessoires.

C'est sur ces châssis qu'on montera la caisse qui pourra être soit séparée de la cabine, soit intégrée pour la réalisation de véhicules profilés. Dans l'hypothèse où la cabine et le fourgon sont solidaires et ne forment qu'une seule ligne, il est nécessaire de prévoir des trappes pour accéder aux organes mécaniques.

Les véhicules étant amenés à circuler par tous les temps, leur isolation thermique devait être particulièrement étudiée et prévoir des revêtements intérieurs doublant les tôles trop légères et perméables au froid et à la chaleur. Mais ce problème fut résolu avec l'apparition, dans les années 1980, de carrosseries en panneaux sandwich auto-isolants. Les rayonnages doivent être munis de tablettes à fort degré d'inclinaison (15 degrés est considéré comme satisfaisant) afin d'éviter que les livres ne soient projetés à terre à chaque virage.

Enfin, l'autonomie du véhicule nécessite des batteries puissantes et en nombre suffisant pour la fourniture de l'éclairage, du chauffage et de la ventilation ; il n'est pas question, comme en ville, de se raccorder à des prises sur le trottoir.

Pour toutes ces raisons, un châssis de camion à cabine basculante permettant l'accès facile aux organes du moteur, fut souvent préféré au châssis-auvent ou au châssis de type autocar, trop encombrants et trop coûteux.

Du bibliobus-caisses au bibliobus-rayons

En 1967, à la veille de la création du SLP, 45 départements et le Territoire de Belfort (rattaché à la BCP du Doubs) étaient dotés d'une BCP ; 55 bibliobus circulaient et rares étaient les BCP comme celles du Pas-de-Calais, de l'Indre-et-Loire et du Bas-Rhin qui disposaient de plus d'un

véhicule. La plupart étaient de petites dimensions (3 m de longueur), pesant environ une tonne et transportant moins de 1 000 volumes. On trouvait des camionnettes Renault ou des « tubs » Citroën, aux parois de tôle ondulée, aménagés intérieurement soit de rayonnages métalliques, soit même d'alvéoles destinées à recevoir des caisses en bois de dimensions normalisées garnies de 35 à 50 livres choisies à la BCP⁴.

Par la suite, on privilégia le choix de livres par le dépositaire lui-même : les bibliobus furent alors aménagés avec des rayonnages disposés le long des parois intérieures, et on abandonna progressivement les rayonnages accessibles de l'extérieur du véhicule, qui nécessitaient l'installation d'abattants articulés, soulevés au moment du choix, pour protéger les livres de la pluie.

Certains bibliobus possédaient à la fois des rayonnages et des logements pour recevoir des caisses de livres. Mais la présence du dépositaire, accompagné souvent de quelques lecteurs, au choix direct sur les rayons, amena naturellement les bibliothécaires à multiplier l'accès libre aux ouvrages et à inaugurer la méthode dite de « prêt direct ». La BCP d'Indre-et-Loire lança une expérience de prêt direct

4. Voir le *Manuel de la lecture publique rurale en France*, cité ci-dessus pp. 20-21.

J'ai moi-même encore vu fonctionner un bibliobus-caisse à la BCP de la Réunion en 1977. Les caisses de livres, portées sur l'épaule, étaient remises à chaque responsable de dépôt. Le système était pratiqué uniquement dans les « îlets » isolés de montage.

aux enfants des écoles dès 1961, puis aux adultes dès 1964. Cet exemple fut repris par la BCP du Bas-Rhin en 1967.

Si l'ordonnance du 2 novembre 1945 instituant les BCP avait préconisé le dépôt de livres dans des relais tenus par des bénévoles et écarté d'emblée le prêt direct, c'est que la toute jeune Direction des bibliothèques avait bien senti qu'avec un seul bibliobus par BCP, la priorité devait être donnée à la présence du livre dans un maximum de lieux publics possible, ce que permettait un système de dépôt renouvelé à échéance relativement longue. Le prêt direct, en revanche, exigeant des temps de stationnement plus longs, nécessitait des moyens en matériel et en personnel hors de proportion avec les budgets accordés à l'époque.

L'évolution des véhicules

Cependant, ces expériences incitèrent les membres du groupe de travail sur la lecture publique en France à préconiser l'extension du prêt direct à quelques BCP, auxquelles des moyens budgétaires supplémentaires seraient attribués. Si le succès de cette formule était constaté, elle pourrait être généralisée, à condition de venir compléter le système de dépôts qui présentait l'avantage de pouvoir fonctionner en dehors de la présence du bibliobus.

C'est ainsi qu'en 1968, sans abandonner le service des dépôts dans les lieux publics, le prêt direct scolaire fut officialisé⁵ en Indre-et-Loire et étendu aux départements du Cantal, du Doubs et du Territoire de Belfort ainsi que de la Seine-et-Marne. Il en fut de même l'année suivante pour le Haut-Rhin et le Tarn. Quant au prêt direct aux adultes, il fut expérimenté dans les départements de l'Eure, du Pas-de-Calais et du Bas-Rhin. Afin de mettre en œuvre ce nouveau mode de desserte, il fallut réaliser une douzaine de bibliobus de plus grandes dimensions dont l'aménagement intérieur devait permettre de recevoir le public. Les budgets furent augmentés en conséquence⁶.

5. Voir la circulaire du 22 février 1968 aux directeurs des BCP publiée dans le *Bulletin des Bibliothèques de France* d'avril 1968, pp. 171-175.

6. À titre de comparaison, le budget d'acquisition des bibliobus fut en 1967 de 200 000 F et en 1968 de 1 430 000 F.

Les bibliobus de prêt direct, équipés intérieurement de rayonnages, furent montés sur châssis-cabine Berliet, Saviem, ou Citroën de type 350 ou 450 ; d'une longueur hors-tout de 7,60 à 8,60 m, d'un poids total en charge de 5,9 tonnes, ils pouvaient contenir de 2 500 à 3 000 volumes.

À partir de cette date, tous les bibliobus furent munis de rayonnages afin de pouvoir pratiquer soit le prêt par dépôt avec choix direct par le dépositaire, soit le prêt direct au public. Les expériences se généralisèrent ainsi officieusement, chaque BCP pouvant, lorsqu'elle possédait plusieurs véhicules, spécialiser ainsi ses bibliobus selon le type de desserte choisi. Selon le prêt pratiqué mais aussi en fonction de la nature du relief et du réseau routier du département, les bibliobus attribués présentaient des tailles très différentes ; les plus petits étaient souvent réalisés à partir de fourgons dont le châssis était rallongé. Les modèles utilisés étaient des Renault SB2, des Citroën C35, des Peugeot J7 ou J9, de 6,60 m de longueur hors-tout, de 3,5 tonnes de poids total en charge et pouvant contenir de 1 800 à 2 000 livres. Les grands véhicules, montés sur châssis-cabine Citroën 350 ou 450, RVI des gammes JK ou JN puis Iveco Daily ou 65-10, rallongés à l'empattement ou au porte-à-faux arrière, mesuraient 7,60 ou 8,60 m de longueur hors-tout. Leur capacité était de 2 500 à 3 000 volumes.

Dans les années 1971, la société Sovam, carrossier à Parthenay et spécialisée dans les véhicules d'étalage des marchés ambulants, proposa un modèle de bibliobus carrossé sur châssis-auvent, éliminant ainsi le décrochement disgracieux dû à la cabine. Il fut expérimenté à la BCP de la Seine-Maritime et ensuite dans d'autres départements (Val-d'Oise, Deux-Sèvres, etc.). L'attrait de ce type de véhicule résidait dans sa ligne profilée, plus esthétique qu'un camion dont la cabine n'était pas au même format que le fourgon. Son châssis bas autorisait un accès facile au public mais constituait un inconvénient sur les routes défoncées. Par ailleurs, le moteur de faible puissance eu égard à la charge à traîner et aux distances à parcourir, était monté par le carrossier lui-même ; la maintenance et les réparations ne pouvaient donc être faites qu'à Parthenay. Aussi, par la suite, Sovam fabriqua-t-il lui aussi carrosseries et aménagements intérieurs à partir de châssis-auvent ou

châssis-cabine d'origine, afin de pouvoir bénéficier de l'infrastructure du réseau des concessionnaires des grandes marques nationales.

Bien que plus adaptés aux bibliobus urbains⁷ qu'à ceux des BCP, les véhicules Sovam incitèrent à soigner davantage l'aspect esthétique, surtout important en prêt direct pour attirer le public. Par ailleurs, prenant en compte les défauts du matériel proposé par cette société, des carrossiers créèrent un nouveau concept de véhicules à carrosserie intégrée profilée sur base de châssis-cabine.

La fabrication des bibliobus

Les BCP étant des services d'État – relevant de la DBLP au ministère de l'Éducation nationale, puis de la Direction du livre et de la lecture au ministère de la Culture à partir de 1976⁸ – les commandes étaient groupées, ce qui permettait d'obtenir des tarifs très ajustés. Au début, on économisait jusqu'à la peinture extérieure en peignant le nom de la BCP directement sur la peinture d'origine du véhicule. On choisit ensuite une couleur officielle, vert turquoise avec ceinture et lettres orange puis, au fil des ans, cet uniforme fut modernisé : les véhicules de teinte blanc cassé furent peints en vermillon en bas de caisse et en bande sous pavillon, avec lettres de même couleur.

On a du mal à imaginer aujourd'hui combien il fallait de marchandages et d'astuces techniques, compte tenu de l'étroitesse des budgets d'acquisition, pour tirer les prix au maximum tout en ayant les meilleures prestations possibles. Il nous est même arrivé de jouer des différents articles des chapitres budgétaires du matériel automobile en utilisant le moindre reliquat de crédits d'entretien disponibles pour les transférer vers la fabrication du maximum de bibliobus.

7. Ces réalisations reçurent un écho très favorable de la part des bibliothèques municipales qui commandèrent ce type de matériel jusqu'au début des années 1980.

8. Contrairement à ce que pensent certains, la Direction du livre n'est pas née en 1981 avec Jean Gattégno. Le premier directeur du Livre fut Jean-Claude Groshens, de 1976 à 1980, suivi de Pierre Vandevoorde, de 1980 à 1981.

Chaque année, en fonction du nombre de bibliobus à renouveler⁹ et du nombre de bibliobus nouveaux à acquérir pour les BCP venant d'être créées, ou pour l'extension du parc des BCP existantes, le processus de mise en œuvre des véhicules passait par trois étapes :

- commande était passée à un constructeur de camions (Renault, RVI, Berliet, Citroën, Peugeot, Iveco, Unic) qui devait livrer les châssis-cabines au carrossier désigné. Le choix portait sur les différentes gammes de séries existant sur le marché, en tenant compte de la puissance réelle du moteur, de la qualité de la suspension et du système de freinage, du rayon de braquage, du carburant utilisé (moteur diesel au-dessus de 3,5 tonnes) et de la qualité du service de maintenance ;

- les châssis-cabines étaient ensuite livrés aux carrossiers, soigneusement sélectionnés en fonction des rapports qualité/prix. Les sociétés dont les services furent les plus utilisés étaient toutes localisées en province et avaient pour nom Demas puis Procar, Sovam, Heuliez, Gruau, Ateliers Sainte-Catherine, Durisotti et, dans une moindre mesure, Teilhol, Gangloff. Un cahier des charges était établi en tenant compte des différents modèles et du département destinataire. La majorité des châssis devaient être rallongés à l'empattement ou au porte-à-faux arrière en fonction de la longueur du fourgon. Ce fourgon, appelé aussi « caisse », qui tenait lieu de bibliothèque, devait être précisément défini dans toutes ses composantes : dimensions, nombre et emplacement des baies vitrées ouvrantes ou pas, présence ou non de bande translucide au pavillon, munie ou non de lanterneaux ouvrants, vitrines extérieures, type de matériaux pour l'isolation thermique des parois internes, localisation des installations et conduits selon les types de chauffage (coffre dans la jupe extérieure du véhicule pour loger les bouteilles de propane, gaines intérieures pour le chauffage à air pulsé, etc.), emplacement des portes et mode d'accès (marches dépliantes ou escalier escamotable avec rampe mobile), enfin choix de la peinture extérieure ;

- les camions qui, carrossés, commençaient à ressembler à des bibliobus étaient, sauf exception, livrés à Paris chez un carrossier spécialisé dans l'aménagement intérieur, David. Dès l'arrivée du

9. Un bibliobus était renouvelé tous les dix ans ou lorsqu'il atteignait 100 000 km.

véhicule, le directeur de la BCP était convié à venir définir sur place l'installation désirée et les prestations choisies, dans les limites budgétaires, bien entendu. Chaque aménagement était ainsi réalisé « à la carte » en tenant compte des besoins spécifiques et du type de desserte : nombre et emplacement des rayonnages et bacs¹⁰, dimensions et localisation de la banque de prêt, des coffres, des plafonniers, des présentoirs à périodiques ou à cassettes, choix du type de chauffage (radiant ou à air pulsé), présence d'un sas doté de portes battantes en plastique pour l'isolation de la porte restée ouverte à l'arrêt, sélection du type de revêtement de sol (moquette ou linoléum), couleur des parois internes, ventilation, climatisation (pour l'Outre-mer) et diverses prestations en option : tableau d'annonce, sonorisation extérieure, stores vénitiens à lamelles orientables, vérins hydrauliques pour stabiliser le véhicule à l'arrêt, etc.

Chaque bibliobus, au moment d'être livré, était revêtu sur ses flancs extérieurs de la dénomination officielle : « ministère de l'Éducation nationale » (devenu ministère de la Culture en 1976) et, au-dessous, « Bibliothèque centrale de prêt de... » suivie du nom du département. À l'avant et à l'arrière du véhicule figuraient l'indication « Bibliobus de... » suivie, également, du nom du département. Il n'a malheureusement pas été possible de décorer les bibliobus comme ce fut le cas en 1983 pour celui de la Gironde (voir encadré page ci-contre).

Les délais de fabrication, de la commande à la livraison clé en main, étaient généralement de 6 mois minimum. Ce n'est qu'à l'orée des années 1980 que certains carrossiers réalisèrent à la fois la seconde et la troisième opération.

Signalons pour mémoire la réalisation d'autres types de véhicules pour les BCP : – un autocar aménagé en bibliothèque pour enfants, avec coin pour l'heure du conte, conçu en 1976 pour la BCP de Seine-et-Marne ;

10. Chaque flanc du véhicule est garni de rayonnages de métal laqué ou de bois de 90 cm de portée, comportant 5 ou 6 tablettes inclinées (le fond du rayon doit former avec la tablette un angle droit afin de ne pas endommager les coins des livres), espacées en hauteur de 25 cm, d'une profondeur de 22 cm pour les livres d'adultes et de 30 cm pour les livres pour enfants. Les albums et les disques figurent bien souvent dans des bacs situés en partie inférieure des rayonnages, de même que les coffres de rangement.

Bibliobus cherche musée

Mis en fonction en 1983 et décoré par un artiste contemporain, le bibliobus de la BCP de la Gironde était destiné à l'animation des plages de Carcans-Maubuisson, en offrant un choix de lecture de vacances aux estivants.

Ayant été renouvelé en 1995, le véhicule qui appartient à l'État a été proposé à plusieurs musées de l'automobile. En effet, assez paradoxalement, alors qu'à l'étranger différents types de bibliobus sont conservés, aucun musée français ne possède ce genre de véhicule.

Il est malheureusement trop tard pour se préoccuper des vétérans d'avant-guerre dont la trace ne subsiste que sur les photos ; même les bibliobus des années cinquante, soixante ou soixante-dix n'existent plus. Alors que le musée de la régie Renault possède des véhicules utilitaires comme des ambulances ou des bennes à ordures, aucun bibliobus Renault n'y figure.

Si la proposition faite par la Direction du livre d'offrir un beau spécimen des années quatre-vingt ne reçoit aucune réponse favorable, il devra être vendu aux Domaines et disparaître comme les autres !

Dernière heure : le musée des Transports situé à Saint-Mandé (Val-de-Marne) vient d'annoncer que son conseil d'administration avait donné son accord pour intégrer ce bibliobus à ses collections.

– une unité mobile de désinfection comprenant une cuve montée sur châssis tracté destinée à répondre aux demandes de décontamination d'ouvrages sur toute la France ;

– conformément aux recommandations du groupe d'études sur la lecture publique en France, lancement entre 1968 et 1983 de 125 fourgonnettes de liaison¹¹ Renault 4L dont la fonction était multiple : transport de caisses de livres ou de disques sur demande des dépôts, desserte de certains villages difficilement accessibles par un gros véhicule, visite des relais par le conservateur ou ses adjoints, transport de matériel d'animation et de panneaux d'expositions itinérantes ;

– enfin, on commença à spécialiser certains véhicules en fonction de projets d'utilisation précis comme, par exemple, le premier musibus qui sera réalisé ultérieurement pour la BCP de l'Ardèche.

11. Dont 92 en extension et 33 en renouvellement.

Conclusion

Ainsi, sur quinze années budgétaires en dents de scie, les bibliobus des BCP¹² se multiplièrent et s'imposèrent comme un mode de distribution indispensable pour la diffusion de la lecture en zone rurale.

Certains collègues ont contesté le bibliobus, notamment le rédacteur en chef

12. Après l'expérience du Comité américain pour les régions dévastées (CARD) qui lança un bibliobus dans la région de Soissons après la Première guerre mondiale, le premier bibliobus français fut réalisé en 1931 (cf. article de Renée Lemaître et André Thill, « La Culture à roulette ou le premier bibliobus français », *Bulletin de l'ABF*, n° 62, 1^{er} trimestre 1994, pp. 71-73), mais n'a jamais circulé. Ce n'est qu'en 1934 qu'un bibliobus français de marque Hotchkiss circula dans le département de l'Aisne et ravitailla en livres jusqu'à 75 communes. Rappelons que le premier bibliobus urbain vit le jour à Grenoble en 1956.

d'une revue aujourd'hui disparue, d'une lecture passionnante car impertinente parfois jusqu'à l'injustice, *Lecture et bibliothèques*. Il est certain que le bibliobus n'assure pas les mêmes fonctions qu'une bibliothèque « en dur ». Le fonds de livres est nécessairement limité, l'accueil du public difficile, le temps de stationnement réduit, mais c'est aussi une évidence d'écrire que de nombreux services apportés par le bibliobus ne peuvent être fournis par un local fixe. Il lui est complémentaire par sa mobilité et sa capacité à aller au devant du lecteur. Les statistiques actuelles relatives aux véhicules des BDP et des BM prouvent l'excellente santé du concept de bibliobus dont la *mort annoncée* semble relever du domaine de la fiction.

Il est en effet utopique de penser que les 36 000 communes françaises puissent être toutes dotées à égalité d'un véritable service de bibliothèque. Mais si, dans les petites communes, de plus en plus de petites bibliothèques ont pu être créées et fonctionner valablement, c'est bien grâce au soutien logistique apporté par la BCP et ses bibliobus. Dans beaucoup de villages, on pouvait apercevoir, accrochée à l'entrée de petites bibliothèques ou dépôts, une plaque illustrée sur fond de bibliobus orange et blanc, réalisée en 1982 par la Direction du livre, sur laquelle on lisait « Relais du bibliobus ». Le bibliobus est devenu la charpente et le trait d'union du réseau créé par la BCP, même si, aujourd'hui, on tend à développer les dépôts fixes très importants, préfigurant les bibliothèques municipales.

En 1983, l'ensemble du territoire français était doté de BCP, à l'exception de la Guyane où elle ne sera créée qu'en 1985. Elles furent décentralisées – par une loi qui n'avait certainement pas prévu toutes les conséquences positives, mais aussi négatives d'un tel bouleversement – et, ayant été transférées aux départements, changèrent leur dénomination en Bibliothèques départementales de prêt.

Les bibliobus, dorénavant commandés, construits et financés par les départements, pouvaient continuer à assurer et à amplifier une mission que l'État avait rendue irréversible.