

**MOREAU Sébastien, « Automobile, sport et tourisme. Le Grand Prix de la Marne dans le calendrier européen (1925-1939) »**

URL :

<https://ehne.fr/article/civilisation-materielle/circulations-sportives-europeennes/automobile-sport-et-tourisme-le-grand-prix-de-la-marne-dans-le-calendrier-europeen-1925-1939>

Résumé :

Depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle, notamment à l'occasion des coupes Gordon-Bennett (1900), c'est sur une scène européenne, sous les projecteurs d'une presse cocardière, complice et friande de modernité technique que les constructeurs automobiles présentent les performances des bolides qu'ils produisent. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, au moment où le parc automobile et les flux touristiques croissent de façon vertigineuse, les courses automobiles se multiplient. Un championnat d'Europe est organisé en 1925 par la *Commission sportive internationale* de l'*Association internationale des Automobile-clubs reconnus* (A.I.A.C.R.) qui s'appuie sur des initiatives locales. Pour les organisateurs locaux de courses, inscrire son circuit dans le calendrier du championnat d'Europe devient un enjeu primordial. Épaulés par les commerçants, industriels et édiles politiques locaux, les organisateurs y voient l'occasion d'augmenter la visibilité et les retombées économiques de leur course. Partout en Europe, des acteurs locaux se mobilisent en ce sens pour tirer profit et prestige des circulations plurielles qu'engendre le sport automobile européen. Le cas du Grand Prix de la Marne illustre bien l'enchevêtrement des échelles qui caractérise, du local à l'international, l'émergence d'une scène et d'un public européens pour les spectacles sportifs automobiles.

---

Attirer les touristes et dynamiser l'économie locale sont deux des objectifs principaux que s'assignent les organisateurs de courses automobiles dès les années 1920. Ces objectifs sont inscrits dans les statuts des automobile-clubs qui organisent directement ou indirectement les courses. Ils comptent également parmi les arguments principaux présentés aux autorités publiques pour obtenir des subventions. L'*Automobile-Club de Champagne* se donne ainsi comme but « le développement de l'automobilisme dans les départements de l'Aube et de la Marne, et tous buts touristiques et sportifs. » La fédération internationale qu'est l'A.I.A.C.R. (1904) poursuit le même objectif : la *Revue internationale de l'automobile*, son organe officiel, ainsi que les brochures et almanachs qu'elle publie contiennent des itinéraires touristiques, des cartes routières, de bonnes adresses et toutes sortes de conseils pour les touristes automobiles. La même chose est vraie des publications des automobile-clubs nationaux et régionaux. À toutes les échelles des institutions en charge de l'automobile, des organisateurs locaux aux dirigeants européens, l'essor du tourisme est pensé conjointement avec celui du sport, les deux se confondant dans la notion d'automobilisme. Les pilotes et les touristes sont tous membres de ces automobile-clubs, qui sont tout à la fois des cercles de notables, des groupes de pression, des associations de consommateurs et des organisateurs de spectacles.

Ces objectifs sportifs et touristiques sont soutenus par la rapide augmentation, dans toute

l'Europe, du nombre de propriétaires d'automobiles durant l'entre-deux-guerres. Entre 1922 et 1930, leur nombre triple en Italie, en Grande-Bretagne et en France, il quadruple en Suisse, en Belgique et en Suède et quintuple en Espagne, en Allemagne et aux Pays-Bas. 3,78 millions de voitures de tourisme sont en circulation en Europe en 1931. Le réseau routier s'étend partout et la première autoroute est inaugurée en 1924 entre Milan et Varèse, en même temps que les principaux autodromes (circuits fermés) européens : après celui de Brooklands au Royaume-Uni (1907), l'Avus près de Berlin, Monza au nord de Milan et Montlhéry au sud de Paris sont créés entre 1921 et 1924. De la Finlande à l'Espagne et particulièrement dans l'espace rhénan du nord de l'Italie aux Pays-Bas apparaissent dans un deuxième temps des autodromes secondaires. Selon des proportions et modalités singulières, ces projets portés par les constructeurs et automobile-clubs sont subventionnés par l'État, les enjeux patriotiques et industriels se mêlant aux considérations commerciales et sportives. Le nationalisme est un moteur de cette émulation européenne.

Que ce soit sur route ou sur circuit fermé, des centaines de courses ont ainsi lieu chaque année dans l'Europe entière et attirent de plus en plus de spectateurs. Les écuries deviennent de véritables entreprises et les pilotes des vedettes internationales. Ce sont 55 courses dans quinze pays qui figurent au calendrier du championnat d'Europe en 1928 ; elles seront 82 dans 18 pays différents en 1936. Cette croissance est continue malgré les graves difficultés que connaît l'industrie automobile au début des années 1930. Pour rentabiliser l'événement et attirer les meilleurs pilotes, la presse internationale et le public le plus vaste, les directeurs de course se font concurrence dans le gigantisme des infrastructures et des récompenses distribuées aux vainqueurs des différentes épreuves. Au Grand Prix de la Marne, le nombre de visiteurs passe de 17 000 en 1926 à 48 000 en 1929, puis atteint 60 000 visiteurs en 1938 lorsque le circuit est choisi pour l'organisation du Grand Prix de France, la course française la plus prestigieuse, patronnée par l'automobile-club national. Entre temps, son circuit (à Gueux, près de Reims) a été doté de gradins pouvant accueillir 7 000 spectateurs payants, d'un promenoir de huit kilomètres de long, de huit postes télégraphiques et de 26 stands en ciment. La valeur en francs constants des prix distribués est multipliée par cinq dans le même temps. Au Grand Prix d'Allemagne de 1935, le nombre de spectateurs s'élèverait à 250 000 personnes dont une minorité croissante se rend sur place en voiture.

Chaque course devient ainsi une date plus ou moins prestigieuse dans le calendrier européen et mobilise, outre des pilotes, constructeurs, journalistes et spectateurs de toute l'Europe, les acteurs économiques locaux. Les infrastructures sont construites par les entrepreneurs, architectes et ouvriers de la région. Comme ailleurs, plusieurs dizaines d'hôtels et restaurants de Reims sont partenaires du Grand Prix de la Marne. Les imprimeurs et publicitaires remplissent leurs carnets de commande ; les cinémas qui diffusent le film de la course font salle comble. La quasi-totalité des garages et des magasins de cycles et d'accessoires sportifs louent des espaces publicitaires pour attirer les touristes entre les épreuves dont la course principale n'est qu'une des séquences d'un événement culturel qui s'étend sur deux jours. Bien que le bilan financier des Grands Prix soit presque toujours déficitaire, ces manifestations constituent donc une aubaine pour le tissu économique et commercial local qui en devient dépendant. Les quelques jours qui précèdent ce dimanche particulier de l'année, le spectacle se déploie dans la ville : les commerces tournent à plein régime, des réjouissances annexes sont organisées dans les quartiers urbains (bals, kermesses, visites), les voitures sont exposées devant le siège du journal qui patronne l'événement. Les touristes étrangers se mêlent à la population locale qui cherche à apercevoir les pilotes, ces vedettes internationales dont les

visages et exploits sont familiers grâce aux récits et photographies publiés dans la presse. Puis la foule se disperse, les touristes rentrent ou continuent leur route et les pilotes partent vers la prochaine échéance du calendrier du championnat d'Europe. À la fin de chaque saison, les points sont comptabilisés et une écurie est sacrée championne d'Europe, avant qu'en 1935 un pilote obtienne pour la première fois cette distinction. Est alors définitivement entérinée l'existence d'un circuit, d'un vedettariat et d'un public du sport automobile devenu véritablement européen.

Sébastien Moreau

## **Bibliographie**

FLONNEAU Mathieu, *Les cultures du volant. Essais sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, 2008.

MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930 : zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Vienne, Böhlau, 2002.

MOREAU Sébastien, « Gagner sa vie au volant au risque de la perdre. Les pilotes automobiles européens (années 1920-1930) » dans *Le Mouvement social*, janvier-mars 2016, p. 31-45.

## L'auteur

Ancien élève de l’École Normale Supérieure de Cachan diplômé en sciences sociales en 2013, Sébastien Moreau a poursuivi ses études en histoire contemporaine à l’Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne où il a obtenu son doctorat en septembre 2018. Sa thèse est intitulée *Les rencontres sportives. Une histoire sociale et culturelle du sport à Reims, pôle de l'espace sportif national et européen (1918-1939)*. Ses thèmes de recherche sont l’histoire sociale, l’histoire du sport, l’histoire urbaine et l’histoire locale pensées dans une perspective européenne. Poursuivant ses travaux en histoire du sport, il mène actuellement des recherches en histoire ferroviaire luxembourgeoise et européenne dans le cadre d’un postdoctorat au Luxembourg Centre for Contemporary and Digital History (C<sup>2</sup>DH) à l’Université du Luxembourg.

Sébastien Moreau is a former student at the École Normale Supérieure Cachan where he graduated in social sciences in 2013. He specialised in contemporary history at the University Paris 1 Panthéon-Sorbonne where he got his PhD in September 2018 for a dissertation entitled *Sports encounters. A social and cultural history of sports in Rheims, a hub in the national and European area (1918-1939)*. His main lines of research are social, urban and local history. Carrying on his research on sports history, Sébastien Moreau currently works as a Postdoc on Luxembourgish and European railway history at the Luxembourg Centre for Contemporary and Digital History (C<sup>2</sup>DH) at the University of Luxembourg.

- « S’européaniser par le football? L’espace sportif transfrontalier au nord-est de la France (1919-1939) », in GASPARINI William (dir.), *L’Europe du football. Sociohistoire d’une construction européenne*, Presses universitaires de Strasbourg, 2017.
- « Gagner sa vie au volant au risque de la perdre. Les pilotes automobiles européens (années 1920-1930) », *Le Mouvement Social*, janvier-mars 2016, p. 31-45.
- « Rencontres footballistiques transfrontalières et avènement du spectacle sportif. Le cas du nord-est de la France (années 1920-années 1930) », *Page 19. Bulletin des doctorants et jeunes chercheurs du Centre d’histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, hiver 2015, p. 107-121.

## Légende de la photographie

Les tribunes du Circuit de Gueux lors du Grand Prix de la Marne 1928. Source : Archives municipales et communautaires de Reims, Cote 31 W 385.