

L'invention du Grand prix automobile : constitution et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres

Manouk Borzakian, Sylvain Ferez

DANS **SCIENCES SOCIALES ET SPORT** 2010/1 (N° 3), PAGES 107 À 131
ÉDITIONS **L'HARMATTAN**

ISSN 1967-7359

ISBN 9782296119956

DOI 10.3917/rsss.003.0107

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://www.cairn.info/revue-sciences-sociales-et-sport-2010-1-page-107.htm>



CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...

Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour L'Harmattan.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

L'invention du Grand prix automobile : constitution et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres

Manouk Borzakian & Sylvain Ferez*

Introduction

« L'âge d'or du Grand Prix automobile » : c'est ainsi que les amateurs qualifient les années 1930, durant lesquelles les pionniers de ce qui deviendra la Formule 1 s'affrontent sur les circuits européens et nord-américains. De fait, plusieurs circuits encore fameux aujourd'hui ont accédé à la célébrité à cette époque, comme le Nürburgring, Monza ou encore Linas-Montlhéry. Plus qu'une période faste de la compétition automobile, l'entre-deux-guerres est surtout celle de l'aboutissement de sa constitution en tant que sport moderne, de sa « sportification ». Les courses informelles organisées dès les dernières années du XIX^e siècle laissent la place, au lendemain de la Première Guerre mondiale, à des compétitions de plus en plus strictement réglementées, les « Grands Prix », encadrées par une organisation internationale créée en 1904, l'Association internationale des automobiles clubs reconnus (AIACR).

Cette autonomisation du « champ » du sport automobile, sa « rationalisation »¹, se traduisent par deux évolutions majeures. La première concerne la constitution d'un corps de dirigeants spécialisés. L'AIACR est au départ une association d'usagers de la route et de constructeurs automobiles tout autant qu'une fédération sportive. Elle se dote, en 1922, d'un organe entièrement dédié à l'organisation des courses : la Commission sportive internationale (CSI). Cette institutionnalisation de la compétition s'accompagne, et c'est l'une des fonction dévolues à la CSI, de la mise en place d'un corpus de règles de plus en plus précises et à vocation universelle. Le sport automobile connaît ainsi une évolution similaire, dans ses grandes lignes, à celle qui a auparavant présidé par exemple à la naissance du football et du rugby au XIX^e siècle, en Angleterre puis dans le reste de l'Europe.²

¹ BOURDIEU, Pierre. 2002 [1984]. « Comment peut-on être sportif ? », in *Ibid.*, *Questions de sociologie*, Paris, Editions de Minuit, p. 174-176.

² ELIAS, Norbert. 1994 [1986]. « Introduction », in ELIAS, Norbert et DUNNING, Eric, *Sport et civilisation. La violence maîtrisée*, Paris, Fayard, p. 49-50.

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

Au-delà de ces points communs avec l'ensemble des sports modernes, l'enjeu de l'étude du processus suivi par la compétition automobile réside également dans l'identification de ce qui fait sa spécificité. Celle-ci relève de sa « logique interne », sa « réalité intrinsèque », en partie indépendante des propriétés du contexte³ : la nature d'une course de voitures implique logiquement des règles qui ne sont pas celles d'un match de tennis ou d'un marathon. Comprendre les modalités de la pratique du sport automobile implique de prendre en compte diverses caractéristiques liées aux règlements qui le régissent et aux équipements qu'il mobilise.⁴

Deuxième axe de notre réflexion, l'autonomisation du sport n'exclut pas des influences extérieures et doit être entendue comme menant à une autonomie relative, partielle.⁵ Deux principaux éléments hétéronomes doivent être pris en compte. Il s'agit en premier lieu du lien entre les sports mécaniques et l'industrie automobile, dont on verra que le rôle dans l'organisation des premières compétitions, puis de leur évolution, est primordial. Par ailleurs, le contexte politique et géopolitique de l'entre-deux-guerres a induit des évolutions spécifiques, comme le montre notamment une lecture géopolitique des résultats des principales courses organisées durant cette période.

Ces deux éléments seront envisagés avec un regard et des outils géographiques, afin d'interroger la dimension spatiale de l'évolution du sport automobile, aussi bien à l'échelle locale des circuits qu'à celle de la distribution des courses sur le continent européen. Cette question sera traitée à travers une étude aussi exhaustive que possible des Grands Prix – règlements, localisation de circuits, écuries et pilotes engagés et résultats – organisés entre 1921 et 1939. 1921 marque la reprise du Grand prix de France, suite à l'interruption de la Première Guerre mondiale, ainsi que de la première édition du Grand Prix d'Italie. Une attention particulière a été portée à la période 1933-1939, durant laquelle la domination franco-italienne est progressivement remise en cause par les marques allemandes. Une première source a permis cette investigation : le

³ PARLEBAS, Pierre. 2003. « Le destin des jeux : héritage et filiation », *Socio-Anthropologie*, n°13, « Jeux / Sports » [en ligne], URL : <http://socioanthropologie.revues.org/document173.html>.

⁴ PARLEBAS, Pierre. 1999. *Jeux, sports et société*, Paris, INSEP, p. 216-217. Soulignons toutefois que l'examen de la logique interne n'implique pas d'en surestimer l'importance : les contraintes structurelles dont elle est porteuse n'excluent pas sa réinterprétation par des individus ou des groupes, excluant toute forme de déterminisme. Cf. *Ibid.*, p. 220-221.

⁵ DEFANCE, Jacques. 1995. « L'autonomisation du champ sportif. 1890-1970 », *Sociologie et sociétés*, vol. 27, n°1, p. 27-28.

site Internet de Leif Snellman et de son équipe, sur lequel sont recensés plusieurs centaines de résultats. Par ailleurs, deux journaux – *L'Auto* et *Paris-Soir* – proposent de nombreux compte-rendus de courses, des commentaires sur les règlements, des informations sur les écuries et leurs pilotes. Le choix du premier s'explique par son statut de principal quotidien sportif de l'époque. Quant au second, c'est la très large place, dans les années 1930, que sa ligne éditoriale accorde quotidiennement à l'actualité sportive qui justifie qu'il ait été retenu. Leur consultation a en outre permis de vérifier la validité des informations mises à disposition par le site susmentionné.

I. L'autonomisation du sport automobile

Les premières courses automobiles organisées au tournant du XX^e siècle le sont parfois par des mécènes, plus souvent par les participants eux-mêmes, qui conçoivent puis pilotent leurs engins. Les règlements sont assez flous : l'objectif est simplement de relier deux villes en un minimum de temps – Paris et Berlin, Paris et Madrid – avec comme seule exigence des points de contrôle par lesquels doivent passer les pilotes. Dans ces conditions, il n'est pas rare que des concurrents se perdent en route ou, dans un registre plus tragique mais assez banal à l'époque, que plusieurs accidents mortels émaillent le parcours.

a. La « mise en ordre » du sport automobile : l'avènement des Grands Prix

La sportification de la course automobile va passer par une « mise en ordre sportive », c'est-à-dire par la « domestication » de trois principaux éléments : l'espace, le temps et le matériel utilisé⁶, en l'occurrence les voitures. C'est cette domestication qui permet de distinguer les premières courses des Grands Prix, appellation qui s'impose véritablement après la Première Guerre mondiale.

L'espace des courses, tout d'abord, est circonscrit et mesuré de manière de plus en plus précise : on retrouve, dans le passage de la course de ville à ville à celle sur circuit, la forte tendance tomogène du sport, son inclination pour la démiliation.⁷ C'est l'Automobile Club de Belgique qui est l'instigateur, dès 1902, de la première course organisée sur un circuit routier, dont la distance est scrupuleusement mesurée : 84,4km, que les concurrents doivent parcourir six

⁶ PARLEBAS, Pierre. 1999. *Op. cit.*, p. 385-390.

⁷ GAY, Jean-Christophe. 1997. « Le sport : une mise en limites de l'activité physique », *L'Espace géographique*, n°4, p. 327.

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

fois.⁸ À partir de 1920, la très grande majorité des courses reprend ce modèle. La plupart se contentent d'utiliser des circuits temporaires, empruntés le temps d'une course aux usagers de la route. Dans le même temps, c'est la construction des premiers circuits permanents, les autodromes, qui marque l'aboutissement du processus engagé.

Ces pistes de vitesse, avec leurs virages inclinés et leurs revêtements spécifiquement conçus pour améliorer l'adhérence des voitures, sont les premiers espaces sportifs « par destination »⁹ consacrés à la compétition automobile. Ils sont érigés dans les pays d'Europe occidentale – ainsi qu'aux États-Unis – dès le début du XX^e siècle : l'autodrome de Brookland, au Sud-Ouest de Londres, est construit en 1907, celui d'Indianapolis en 1909. Le mouvement gagne de l'ampleur après la guerre avec, entre autres, l'AVUS berlinois en 1921, Monza en 1923, Linas-Montlhéry et Miramas en 1924. Ces nouveaux équipements permettent de donner toute sa dimension à la notion de record, caractéristique essentielle des sports modernes, qui permet d'étendre l'affrontement dans un temps infini¹⁰ : il est désormais possible de comparer les performances des sportifs d'une course à l'autre. L'inauguration consiste le plus souvent non pas en une course mais en l'enregistrement d'un temps de parcours de référence qui ouvre symboliquement la liste des records à venir.

La domestication du temps accompagne logiquement celle de l'espace. En plus de l'établissement de records, la longueur des courses va devenir un facteur de hiérarchisation, les plus longues devenant les plus prestigieuses : le règlement des Grands Prix publié en 1931 par la CSI stipule que les « Grandes Épreuves », comptabilisées pour le Championnat d'Europe, doivent se disputer sur plus de cinq cents kilomètres *et* en plus de cinq heures.

Enfin, les voitures font progressivement l'objet de réglementations de plus en plus strictes. Déjà en 1902, celles engagées dans le Grand Prix des Ardennes sont pesées la veille de la course.¹¹ La taille des moteurs se retrouve par la suite au centre de tous les règlements publiés durant l'entre-deux-guerres, permettant de diviser les Grands Prix en plusieurs catégories. Cette

⁸ FAVRE, Éric. 2002. « Circuit des Ardennes 1902. Première course sur circuit », *Gazoline*, février, p. 47-50.

⁹ VIGNEAU François, 1998, *Les Espaces du sport*, Paris, PUF, p. 11.

¹⁰ GUTTMANN, Allen. 2006 [1978]. *Du Rituel au record. La nature des sports modernes*, Paris, L'Harmattan, p. 83.

¹¹ FAVRE, Éric. *Art. cit.*

catégorisation implique une hiérarchie entre les types de voitures et donc entre les courses, qui aboutit à accorder une plus grande légitimité aux compétitions entre les grosses cylindrées, comme en atteste leur couverture par la presse, alors que les Grands Prix pour « voituresses » bénéficient d'un suivi moins soutenu – phénomène qui persiste aujourd'hui pour la Formule 1. On retrouve là une caractéristique que partagent d'autres sports, comme la boxe, les arts martiaux, ou encore les joutes languedociennes.¹² Avec toutefois une différence majeure, propre aux sports mécaniques : ce sont les voitures qui sont divisées en catégories – et non les pilotes – spécificité sur laquelle il faudra revenir.

b. Hiérarchisation des courses et lieux centraux

Une fois précisées les conditions dans lesquelles les pilotes et leurs engins sont autorisés à concourir, il reste à établir un système de classement qui, au sein même des Grands Prix réservés aux grosses cylindrées, permette de désigner deux champions d'Europe, un pilote et un constructeur. Là aussi les règles évoluent entre 1918 et 1939 mais la logique demeure la même – et a perduré jusqu'à aujourd'hui. Elle consiste à attribuer à chaque pilote et écurie un nombre de points en fonction de son résultat lors de chacune des courses incluses dans le championnat, puis de comparer les totaux à la fin d'une saison. Un tel classement nécessite de désigner quelles sont les courses retenues, au détriment des autres. Plus largement, une hiérarchie de plus en plus lisible s'établit progressivement entre les dizaines de Grands Prix organisés tous les ans en Europe, qui sont ainsi divisés en trois catégories.

La première réunit les « Grandes Épreuves », Grands Prix qui sont pris en compte pour la désignation d'un champion continental suivant le système de points qui vient d'être mentionné. Il s'agit des courses les plus exigeantes, principalement du fait de leur longueur, qui met la résistance des voitures et la concentration des pilotes à l'épreuve. Viennent ensuite les Grands Prix « majeurs » ou « internationaux », dont la difficulté et la médiatisation impliquent le plus souvent la participation des meilleurs pilotes et écuries. Enfin, des Grands Prix que nous qualifierons de « secondaires » donnent l'occasion à des concurrents moins aguerris de s'affronter.

¹² Sur la création des catégories de poids dans les joutes languedociennes et ses conséquences, voir PIGEASSOU, Charles et PRUNEAU, Jérôme. 1998. « Regards sociologiques sur la dynamique du lien social dans les sociétés de joutes languedociennes », *Corps et Culture*, n°3, « Sport et lien social », [En ligne] <http://corpsetculture.revues.org/document509.html>.

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

Tableau n°1 : La hiérarchie des Grands Prix automobiles en 1935 (source : Snellman)

Type de course	« Grande Épreuve »	Grand Prix « majeur »	Grand Prix « secondaire »
Nombre de courses	5	9	25
Distance moyenne parcourue (en km)	508	400	250
Part des engagements privés ¹³ (en%)	10	20	80
Part des pilotes étrangers ¹⁴ (en%)	80	60	45

Le tableau 1 résume les principales caractéristiques propres à chaque type de courses. La proportion d'engagements privés et, inversement, étrangers, illustre les différences de capacité d'attraction suivant les catégories. Les « Grandes Épreuves » réunissent les meilleurs pilotes et voitures européens de toutes origines, qui bénéficient des moyens financiers et de la logistique de leurs écuries. A l'opposé, les Grands Prix secondaires voient s'affronter des concurrents le plus souvent locaux ou originaires des pays voisins, qui concourent sans le soutien d'un constructeur.

On voit là que la mise en ordre sportive se traduit aussi dans l'espace géographique. Sur ce point, la géographie du sport a largement fait usage de la théorie des lieux centraux pour décrire et expliquer la distribution spatiale des compétitions et surtout des équipements sportifs. Appliqué aux clubs professionnels¹⁵, le modèle théorique consiste en une hiérarchie spatiale dans laquelle les meilleurs clubs se trouvent chacun au centre d'une importante aire

¹³ Voitures engagées par des pilotes qui ne dépendent pas d'une écurie et se contentent de participer aux courses sans autre enjeu que leur plaisir ou ambition personnels.

¹⁴ Concurrents qui ne sont pas originaires du pays organisateur.

¹⁵ BALE, John. 2003. *Sports Geography*, Londres, Routledge.

de chalandise, tandis que ceux qui occupent les échelons plus bas de la hiérarchie sportive couvrent des zones plus réduites, qui correspondent à leur faible capacité d'attraction.

Si l'on essaie d'appliquer ce modèle aux Grands Prix automobiles, on s'attend à obtenir ce qui suit : quelques « Grandes Épreuves », organisées chacune dans un pays différent et réparties relativement régulièrement dans l'espace étudié ; ensuite, des Grands Prix d'envergure internationale, plutôt plus nombreux, répartis notamment dans des pays n'accueillant pas d'étape du championnat d'Europe ; enfin de nombreuses courses secondaires, présentes y compris aux périphéries de l'espace sportif mais surtout plus nombreuses dans les pays où la compétition automobile suscite le plus d'engouement. Cet équilibre représente *a priori* l'objectif des décideurs de la CSI, soucieux de donner plus de visibilité aux courses et de favoriser ainsi leur succès populaire.

Figure 1 : Organisation théorique des courses d'après le modèle des lieux centraux (d'après Bale J., 2003, p. 86)

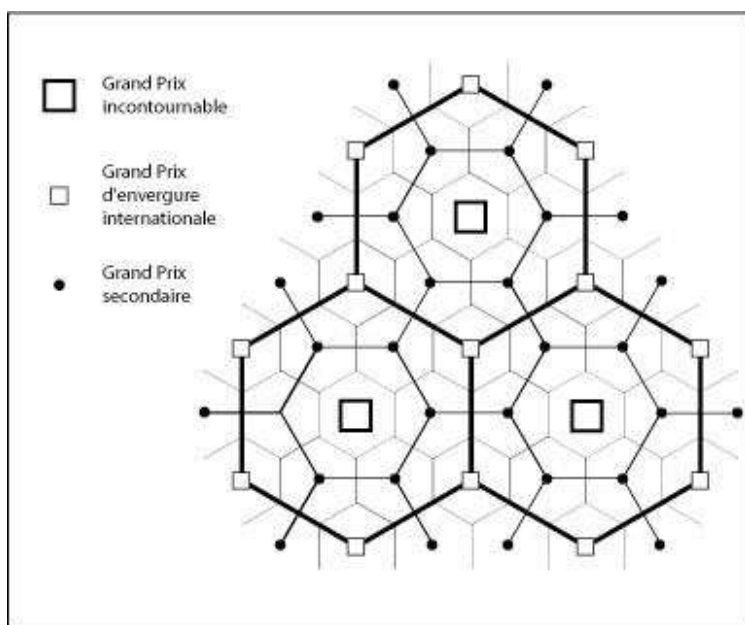


Figure 1 _ Organisation théorique des courses
d'après le modèle des lieux centraux
(d'après Bale J., 2003, p.86)

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

Il va de soi qu'un tel modèle ne peut se retrouver avec exactitude dans la réalité. Ne serait-ce que parce qu'il faut considérer cette hiérarchie d'un point de vue diachronique, en prenant en compte plusieurs saisons sportives. En effet, un Grand Prix peut très bien être retenu pour le championnat d'Europe une année mais pas la suivante.

Figure 2 : *Les principaux Grands Prix organisés entre 1930 et 1938*
(source : Snellman L.)

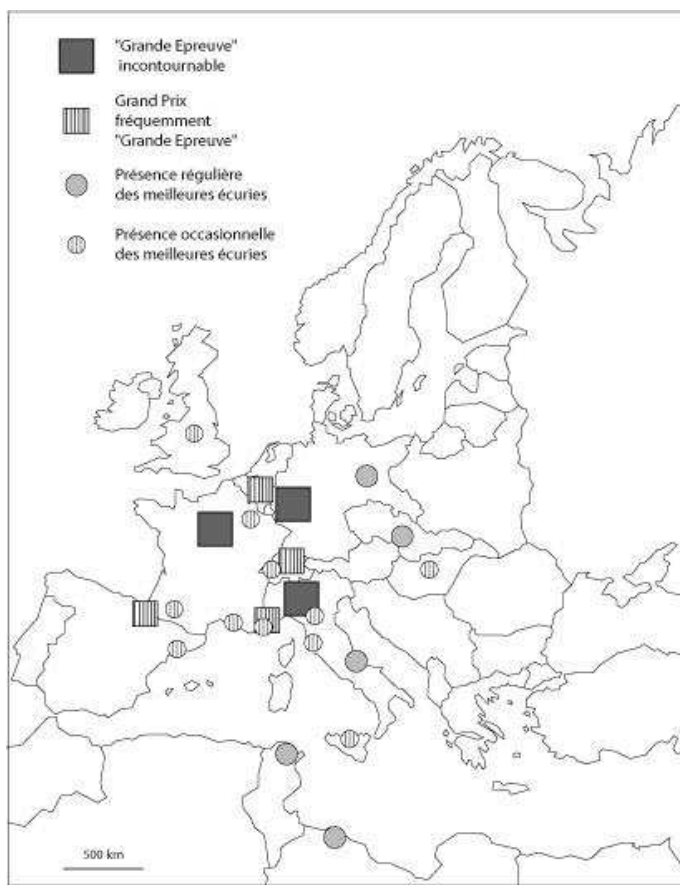


Figure 2 _ Les principaux Grands Prix organisés entre 1930 et 1938
(source : Snellman L.)

Nous reviendrons plus loin sur quelques exemples de cette nature, comme le Grand Prix de Grande-Bretagne, événement incontournable au lendemain de la Première Guerre mondiale, puis relégué au rang de course mineure dans les années 1930. Si l'on prend en compte cet aspect des choses, la hiérarchie peut alors être affinée, en retenant parmi les « Grandes Épreuves », les courses qui ont été ainsi désignées de manière presque systématique pendant deux décennies, les distinguant ainsi des Grands Prix qui n'ont été intégrés au championnat d'Europe que de manière occasionnelle.

Malgré des tâtonnements, et malgré un déséquilibre assez net en faveur de la partie occidentale de l'Europe, la CSI parvient progressivement à un système d'organisation assez équilibré, qui se stabilise aux alentours de 1930. Cependant, les instances sportives ne peuvent décider seules et doivent compter sur la collaboration d'autres acteurs.

c. Stratégies des écuries et marché des pilotes. De grandes écuries soumises aux choix institutionnels.

L'un des objets de la course automobile est de servir de support publicitaire aux constructeurs. Dans ce cadre, l'objectif des grandes écuries étant de donner une image positive de la marque qu'elles représentent, il n'est pas surprenant qu'elles soient présentes dans tous les événements majeurs, où qu'ils se déroulent : l'objectif est d'une part de figurer le mieux possible au classement du championnat d'Europe, d'autre part de remporter le maximum de courses dont les résultats sont relayés par la presse continentale. La figure 2, à travers les exemples d'un pilote allemand de Mercedes et d'un coureur italien au service d'Alfa Romeo, vient confirmer que la stratégie des grands constructeurs revient dans l'ensemble à respecter et ainsi confirmer la hiérarchie établie par la CSI : ce sont les critères sportifs qui guident leurs décisions. Ainsi, l'allemand Caracciola et l'italien Varzi¹⁶, qui font partie des tout meilleurs coureurs de la période, se retrouvent logiquement sur la ligne de départ des « Grandes Épreuves » ainsi que des principales autres courses. Par conséquent, leur origine nationale et celle de leurs écuries respectives n'ont que très peu d'incidence sur leurs choix. La distance n'entre pas en ligne de compte. Le contexte politique n'a pas non plus de conséquence visible, puisque les deux pilotes sont présents aussi bien à Montlhéry, Berlin et Tripoli.

¹⁶ Le choix est en partie arbitraire et d'autres coureurs auraient pu être retenus. Caracciola et Varzi présentent l'intérêt d'être demeurés plusieurs années dans la même écurie, ce qui permet de suivre leurs résultats respectifs sur l'ensemble de la période.

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

Figure 3_Le choix des Grands Prix disputés : des pilotes professionnels soumis aux impératifs sportifs (source : Snellman L.)

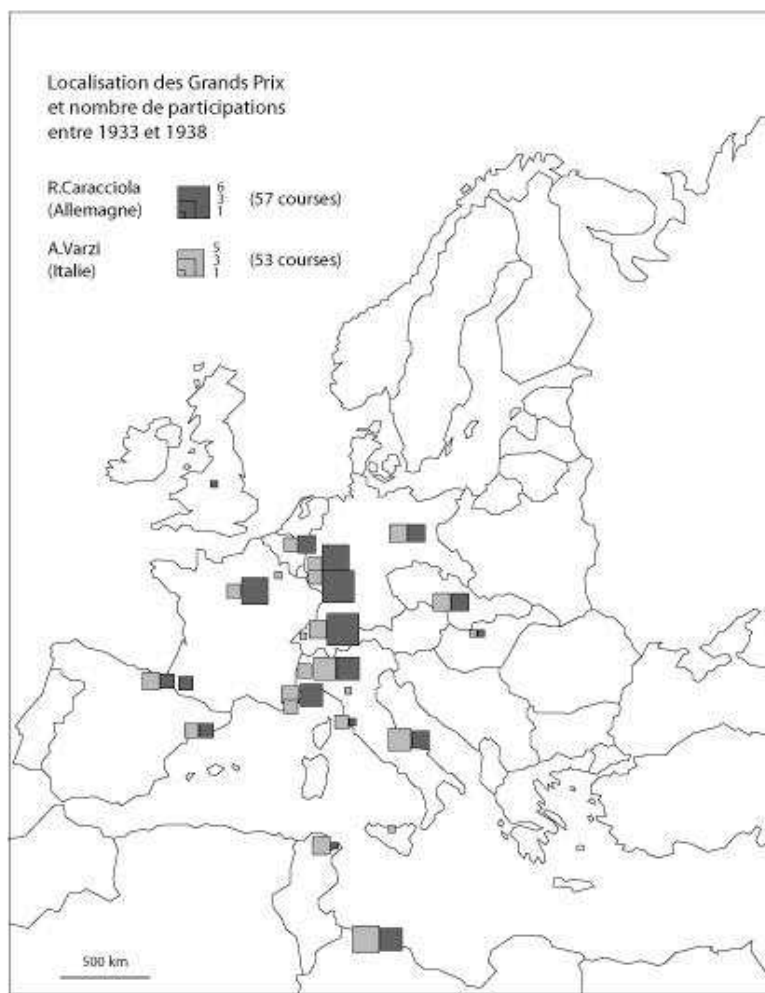


Figure 3_Le choix des Grands Pris disputés :
des pilotes professionnels soumis aux impératifs sportifs
(source : Snellman L.)

Tout au plus peut on constater que Varzi participe occasionnellement à des courses italiennes secondaires et que Caraciolla est présent de manière plus

assidue dans les principaux Grands Prix allemands. Il faut ajouter que certaines différences sont imputables aux blessures des deux pilotes et aux ennuis techniques qu'ils peuvent rencontrer, soit des aspects conjoncturels. La stratégie des écuries vient donc confirmer le modèle théorique évoqué plus haut – ce que mettent en évidence les importantes similitudes entre les figures 2 et 3. En d'autres termes, les grandes marques jouent un rôle complémentaire et participent à la rationalisation du sport automobile entreprise par les instances dirigeantes.

Dans le même ordre d'idées, le marché des pilotes semble lui aussi, dans son ensemble, résister aux effets de contexte, mis à part le fait qu'il porte la marque de l'histoire récente de la course automobile – les meilleurs pilotes étant en grande majorité français et italiens, un peu moins souvent allemands.

Tableau n°2 : Nationalité des meilleurs pilotes en 1935 (source : *L'Auto*, 10 janvier 1935)

Écurie (pays)	Auto Union (All)	Mercedes (All)	Bugatti (Fra)	Ferrari (Ita)
Pilotes italiens	1	1	1	4
Pilotes allemands	2	3		
Pilotes français	1		3	2
Pilotes anglais		1		
Pilotes autrichiens	1			

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

L'étude de la composition des écuries montre que le modèle des lieux centraux est là aussi pertinent¹⁷, avec un recrutement « d'élection » au sommet de la hiérarchie sportive. Même si les constructeurs tendent à engager des coureurs originaires de leurs pays respectifs, les meilleurs pilotes du continent s'exportent assez facilement vers les écuries étrangères les plus prestigieuses (tableau 2). Il peut d'ailleurs arriver qu'un pilote talentueux mais originaire d'un pays où n'existe aucun grand constructeur automobile parvienne à trouver une place dans une écurie étrangère : c'est le cas du Belge Mathys, engagé en 1925 par le constructeur français Guyot, ou encore de l'Autrichien Stuck, qui offre ses services à Auto Union à partir de 1933. La très forte attraction réciproque qu'exercent les meilleurs pilotes et les écuries les plus prestigieuses fait donc de la distance un facteur secondaire.

Il est intéressant de souligner que le contexte de la montée des nationalismes, s'il limite peut-être la circulation des pilotes entre pays, ne parvient pas à l'empêcher. Ainsi, en 1934, les responsables de Mercedes annoncent qu'ils n'accepteront plus de coureurs étrangers dans leurs rangs à partir de la saison suivante.¹⁸ Ils conservent pourtant l'Italien Fagioli, avant d'engager l'Anglais Seaman en 1935. Il est vrai en revanche que les pilotes allemands, moins nombreux que les Italiens et les Français, ne s'exportent pas.

Logiquement, le nombre de pilotes étrangers diminue au fur et à mesure que l'on descend dans la hiérarchie des écuries. Les moins prestigieuses d'entre elles se contentent d'un recrutement « de sélection », voire « de voisinage »¹⁹ pour les plus petites, et engagent essentiellement des pilotes nationaux : ainsi Bugatti, loin en-deçà de ses résultats des années 1920, compte pour la saison 1936 comme seul étranger l'Italien Taruffi, qui ne jouit pas de la renommée de ses compatriotes engagés par Ferrari ou Mercedes.

Sous-espaces et espaces alternatifs : les « domaines sportifs » des pilotes amateurs

Reste enfin le cas des pilotes amateurs, dont peut voir dans le tableau 2 qu'ils représentent quatre-vingts pour cent des participants des courses secondaires. Le plus souvent des aristocrates fortunés ou des vendeurs de voitures, ces pilotes ne possèdent en général qu'un seul engin et pratiquent la

¹⁷ Pour un exemple d'application de ce modèle aux pratiquants de sports collectifs, voir AUGUSTIN, Jean-Pierre et GARRIGOU, Alain. 1985. *Le Rugby démêlé*, Bordeaux, Le Mascaret, p. 174-177.

¹⁸ *L'Auto*, 10 janvier 1935, p. 3.

¹⁹ AUGUSTIN, Jean-Pierre et GARRIGOU, Alain. 1985. *Op. cit.*

compétition en dehors de tout engagement officiel avec un constructeur automobile. Ce statut implique deux conséquences : d'une part, ils ne disposent que de moyens financiers et logistiques limités, d'autre part leurs résultats sportifs ont une valeur surtout symbolique.

Figure 4_Le choix des Grands Prix disputés : des pilotes amateurs soumis aux contraintes de la distance et création de domaines sportifs (source/Snellman L.)

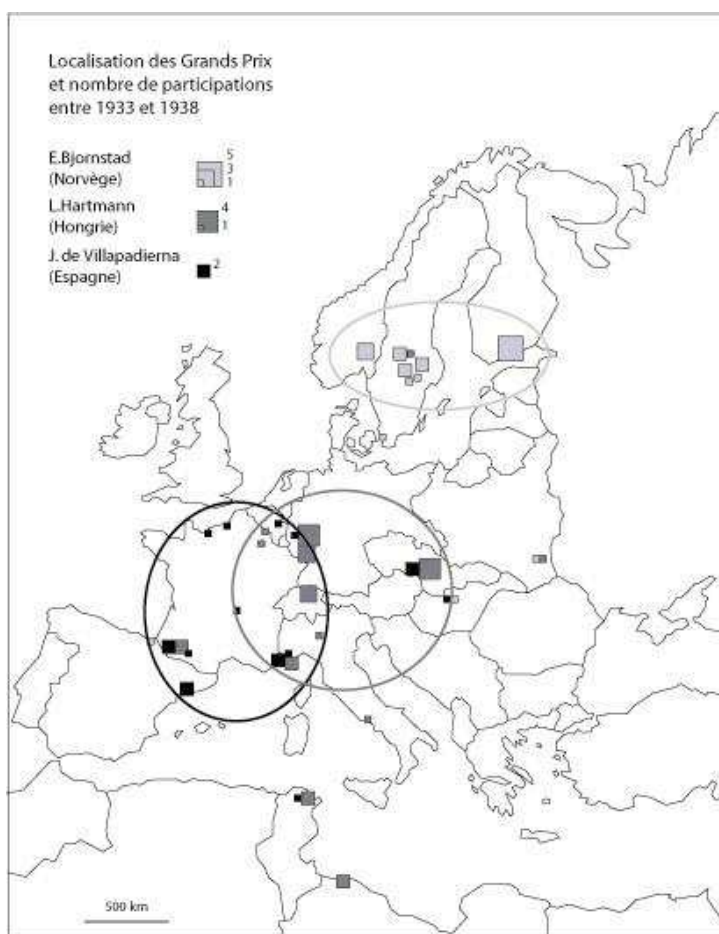


Figure 4_Le choix des Grands Prix disputés :
des pilotes amateurs soumis aux contraintes de la distance
et création de "domaines" sportifs
(source : Snellman L.)

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

De fait, on constate sur la figure 4 qu'ils privilégient des courses remplissant deux critères : une difficulté limitée – à quelques exceptions près – et une certaine proximité. Le premier critère gagne en importance dans les années 1930, le règlement toujours plus exigeant des « Grandes Épreuves » rendant la participation de concurrents isolés de plus en plus hypothétique. Des trois exemples proposés, celui du norvégien Bjornstad est le plus parlant. Il s'engage presque exclusivement dans des compétitions scandinaves, des courses bien particulières disputées sur glace et qui ne réunissent que des spécialistes : les meilleurs pilotes européens en sont absents et la presse sportive continentale n'en relaie que rarement les résultats.²⁰ Cette particularité géographique implique que les courses auxquelles participe Bjornstad ne constituent pas tant un sous-espace qu'un espace sportif alternatif, largement indépendant de celui des grandes courses européennes. Les marques des voitures elles-mêmes sont significatives : les courses scandinaves sont les seules où l'on peut voir représentées des marques nord-américaines, adaptées aux rigueurs du climat et ayant su investir ce marché. Certaines voient même cohabiter des voitures de sport avec les voitures de course²¹, situation prohibée par le règlement des autres Grands Prix.

Les deux autres exemples retenus sont moins caricaturaux mais montrent aussi le rôle restrictif que joue la distance dans les choix des pilotes. Plus de la moitié des courses auxquelles participe l'Espagnol de Villapadierna sont organisées dans un triangle reliant Barcelone, Saint-Gaudens et Monaco. Hartmann, probablement plus ambitieux et/ou fortuné que ses deux homologues, s'aligne régulièrement au départ de courses prestigieuses et exigeantes comme le Grand Prix d'Allemagne. Encore une fois, cependant, le pilote hongrois court le plus souvent en Tchécoslovaquie et en Allemagne.

Le point commun entre ces trois pilotes est qu'ils laissent les considérations sportives à l'arrière-plan, puisqu'il n'est pas question pour eux de rivaliser avec les meilleurs. Par conséquent, chacun développe une stratégie spécifique pour le choix de ses courses, liée à divers facteurs propres à chacun –

²⁰ C'est par conséquent sur des archives finlandaises que s'est appuyé Leif Snellman pour reconstituer la liste, sans doute malheureusement incomplète, et les résultats de ces événements, en grande partie ignorés par la presse française.

²¹ Les Grands Prix accueillent normalement des voitures dites de course, monoplaces conçues spécifiquement pour la compétition et qui se déclinent en catégories ou « formules » – Formule libre, Formule 750, etc. – en fonction principalement de la taille maximale autorisée du moteur. Les voitures de sport, admises dans d'autres types d'épreuves, comme les courses d'endurance, sont à l'origine des modèles produits en série et aménagés pour la compétition, même si les engins aujourd'hui engagés dans des courses d'endurance sont en majorité des prototypes.

et impossibles à vérifier. Dans les trois cas, la distance arrive en tête des préoccupations et chaque pilote tend à établir une aire au-delà de laquelle il ne s'aventure qu'exceptionnellement, que l'on qualifiera de « domaine sportif ». ²²

II. L'influence d'éléments extérieurs

En dehors du cas particulier des coureurs amateurs, on constate que sportifs et décideurs participent de manière cohérente à la rationalisation du sport automobile. Dans le même temps, ce dernier subit également l'influence d'éléments extérieurs.

a. Les liens avec l'industrie automobile

Sport automobile et géographie de l'industrie européenne

Si l'on peut considérer que l'organisation des Grands Prix suit dans les grandes lignes un modèle théorique à peu près reconnaissable sur la figure 2, on constate également que la géographie du sport automobile reste centrée sur une petite partie du continent européen, qui réunit la France, l'Angleterre, le Nord de l'Espagne et de l'Italie et l'Ouest de l'Allemagne. A la périphérie ne subsistent que quelques courses organisées sporadiquement et qui ne sont jamais ou rarement prises en compte pour le championnat d'Europe.

Une première explication est d'ordre historique, c'est le rôle pionnier de la France et de l'Allemagne, et dans une moindre mesure de l'Angleterre et de l'Italie. En effet, les premiers engins motorisés conçus à la fin du XIX^e siècle sont le fait d'ingénieurs français comme Amédée Bollée et le comte Albert de Dion, tandis que l'Allemand Karl Benz met au point le premier moteur à pétrole dès 1886. Plus généralement, on conçoit que ce soit dans les pays les plus industrialisés que se diffuse la nouvelle invention et qu'apparaissent progressivement des constructeurs automobiles. Encore dans les années 1920 et 1930, les résultats sportifs d'un pays traduisent à peu près son investissement dans l'industrie automobile. En 1928, la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et l'Italie sont, dans l'ordre, les principaux producteurs de voitures, nettement en-deçà de la production nord-américaine mais loin devant les autres pays européens. Tchécoslovaquie, Autriche et Belgique forment un groupe

²² Plutôt que le terme « territoire », déjà utilisé en géographie du sport pour identifier la répartition des pratiques sportives. Voir sur ce point AUGUSTIN, Jean-Pierre ; BOURDEAU Philippe et RAVENEL, Loïc. 2008. *Géographie des sports en France*, Paris, Vuibert, p. 35-68. L'idée de remplacer, dans le cas d'un individu isolé, « territoire » par « domaine » est empruntée à LUSSAULT, Michel. 2007. *L'Homme spatial*, Paris, Seuil, p. 122-123.

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

intermédiaire, avec une production relativement faible mais, là encore, très supérieure à celle du reste du continent.²³

Le lien entre industrie et compétition se traduit de manière très visible dans l'espace : les principales courses répertoriées sur la figure 1, non seulement sont presque toutes situées dans un des pays qui viennent d'être cités, mais plus précisément dans les régions où sont installés la majorité des constructeurs automobiles, qui sont aussi des régions industrielles traditionnelles : Italie padane, Bassin parisien, Ruhr, Midlands. La figure 4 indique la localisation des constructeurs les plus en vue sur le plan sportif sur l'ensemble de la période étudiée. Progressivement, la diffusion des courses accompagne le développement du marché de l'automobile, avec l'apparition de Grands Prix en Espagne septentrionale, Tchécoslovaquie, Suisse, Allemagne orientale et Hongrie notamment.

Logiquement, ce sont ces mêmes régions industrielles qui vont accueillir les premiers circuits permanents construits en Europe. On a vu que de nombreuses courses continuent d'être organisées sur des circuits routiers ou dans des parcs, aménagés seulement quelques jours à cet effet, mais que certaines des plus prestigieuses se disputent sur des circuits construits à dessein. La construction de tels équipements implique des investissements importants et a donc plus de chances d'aboutir dans les pays où la voiture s'est déjà imposée. Dans presque tous les cas, le site retenu est au cœur d'une grande région industrielle, qu'il soit à proximité de Paris, de Milan ou de Leicester. Cette localisation correspond souvent au fait que, parmi les investisseurs, on trouve un producteur automobile : c'est le cas pour l'autodrome de Monza, construit en 1922 et situé à quelques kilomètres des ateliers d'Alfa Romeo, l'un des promoteurs du projet. Le circuit tient alors lieu de support non seulement pour des courses internationales mais également pour effectuer des tests tout au long de l'année.²⁴

L'exemple de l'autodrome de Stiges, à quelques kilomètres de Barcelone, vient confirmer *a contrario* l'importance d'un cadre favorable. Inauguré en 1923 dans le cadre d'une campagne de construction de routes en Espagne, cette piste de conception résolument moderne accueille une fois le Grand Prix d'Espagne, puis se retrouve à l'abandon seulement quelques années plus tard.

²³ PARDÉ, Maurice. 1929. « L'industrie automobile dans le monde », *Annales de géographie*, n°214, juillet-août, p. 406-407.

²⁴ Voir le site Internet du circuit : http://monzanet.it/eng/storia_circuito.aspx.

Figure 5 *Les principaux constructeurs européens dans l'entre-deux-guerres* (source : Hetzrodt H., 2008)

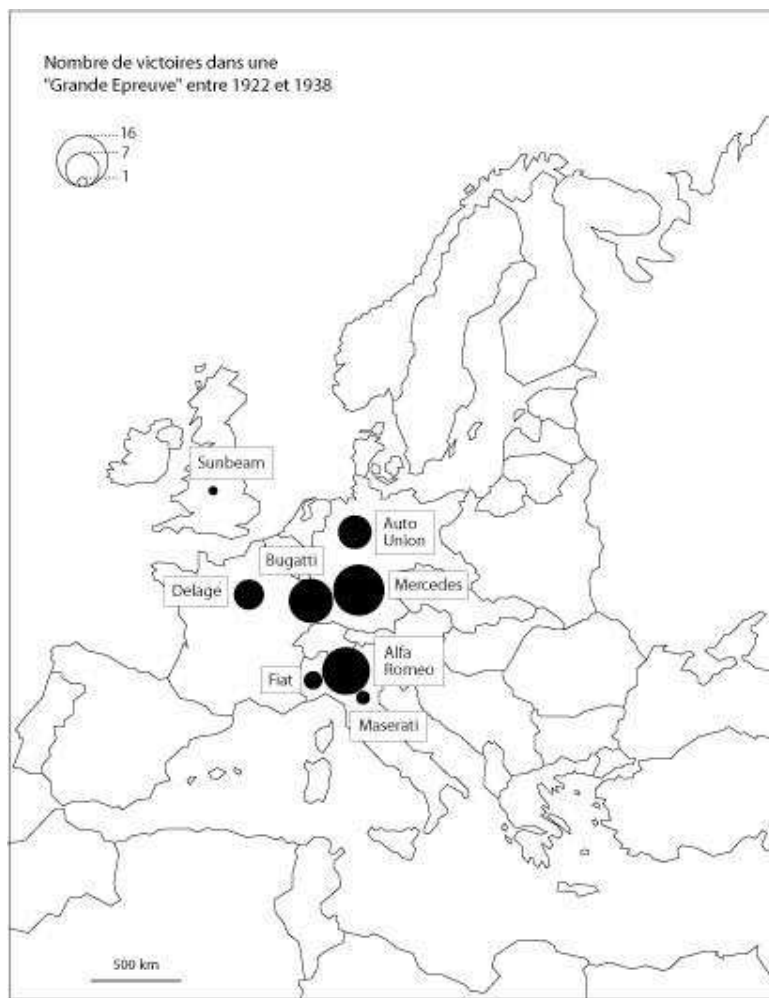


Figure 5 *Les principaux constructeurs européens*
(source : Etzrodt, H., 2008)

La raison immédiate est le scandale financier qui émaille la première course et prive même les concurrents de leur rémunération. On peut aussi émettre l'hypothèse que, dans un pays où le parc automobile est relativement restreint et les constructeurs très peu nombreux – le principal d'entre eux,

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

Hispano-Suiza, est de plus spécialisé dans les voitures de luxe –, un autodrome avait peu de chances de survie. Seule l'organisation régulière d'un Grand Prix prestigieux aurait pu justifier son existence mais le Grand Prix disputé sur le circuit routier de Lasarte, près de Saint Sébastien, s'était déjà affirmé comme la course espagnole incontournable.

Les stratégies publicitaires des constructeurs automobiles

La production automobile européenne de l'entre-deux-guerres est encore en grande partie le fait d'un nombre important d'entreprises de taille parfois très réduite. Sans entrer dans les détails, il est nécessaire d'apporter quelques précisions sur la nature de cette production et son rapport étroit avec la compétition. Tandis que de grands groupes comme Citroën, Renault ou Fiat se lancent dans la production de voitures en série, des voitures conçues pour la vitesse continuent de sortir des ateliers de constructeurs plus petits comme Alfa Romeo et Bugatti. Ces produits de prestige ont besoin non seulement de trouver un marché mais surtout d'être mis en valeur aux yeux des clients potentiels, ce que permettent les Grands Prix. Ce lien très étroit entre compétition et publicité, déjà à l'origine des premières courses du début du XX^e siècle, permet de mieux comprendre la place de certains pays dans la hiérarchie sportive. Il explique notamment les importantes évolutions que connaissent la Grande-Bretagne et la France après 1930.

Avec un important marché intérieur, les constructeurs britanniques se sont vite concentrés sur les voitures de luxe et, plus encore, une production adaptée au marché de masse : ils développent par conséquent des voitures de petite taille au détriment des grosses cylindrées, destinées aux compétitions majeures.²⁵ Pour autant, l'industrie britannique ne délaisse pas le sport automobile : elle se concentre cependant sur les courses réservées aux voiturettes et y remporte d'importants succès dans les années 1930.

De même, les voitures françaises vont progressivement désertir les Grands Prix majeurs. Face à la domination allemande de la deuxième moitié des années 1930, des industriels comme Renault et Citroën, qui se sont les premiers orientés vers la production de masse, se tournent avec succès vers les courses d'endurance, réservées aux voitures de sport. En Italie, Fiat adopte la même stratégie dès les années 1920, sans attendre les succès de Mercedes et Auto Union. Reste Bugatti, petite entreprise familiale alsacienne spécialisée dans les engins de course depuis des décennies, qui peine à faire face à la concurrence

²⁵ ARCHAMBEAU, Olivier et GARCIER, Romain. 2001. *Une Géographie de l'automobile*, Paris, PUF, p. 48.

italienne et surtout allemande après avoir enregistré de nombreux succès dans les années 1920.

Un dernier élément peut être relié à la vocation publicitaire des courses automobiles. Nous avons parlé jusqu'ici de championnat d'Europe, en feignant d'ignorer le développement aux États-Unis de l'industrie automobile aussi bien que de la compétition, et ce dès la période antérieure à la Première Guerre mondiale. De fait, en 1925, la CSI tente de mettre sur pied un Championnat du monde, composé de trois épreuves européennes – en France, en Belgique et en Italie – et une nord-américaine – à Indianapolis.²⁶ Parmi ces courses, une seule est obligatoire et doit clore la saison : le Grand Prix d'Italie, disputé à Monza. Cette tentative se solde par un échec indiscutable. Le Grand Prix d'Indianapolis n'accueille qu'une voiture européenne, et encore s'agit-il de celle d'un touriste séjournant aux États-Unis. De leur côté, les écuries américaines ne sont pas plus nombreuses à traverser l'Atlantique, puisque seule la marque Duesenberg aligne une voiture en Italie.

Cet échec peut sans doute s'expliquer en partie par le contexte d'une aviation encore balbutiante, qui ne facilite pas le transport des engins ni des pilotes outre-Atlantique. Pourtant, il faut rappeler qu'avant 1914, des voitures européennes ont pris part aux courses organisées sur la piste d'Indianapolis et en ont même remportées plusieurs : Peugeot s'impose en 1913 et 1916, Delage en 1914 et Mercedes en 1915. Il faut croire que pour l'industrie automobile européenne alors florissante, il valait la peine de faire le voyage outre-Atlantique pour y démontrer les qualités des voitures françaises et allemandes. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, les choses sont différentes. Tout d'abord, Ford et General Motors sont parmi les plus gros producteurs au monde. De plus, la circulation beaucoup plus dense ainsi qu'une essence bon marché expliquent que les constructeurs nord-américains produisent des voitures aux moteurs beaucoup plus imposants qu'en Europe, ce qui se traduit d'ailleurs dans les règlements des courses²⁷ – autre élément qui rend difficile l'organisation d'un Championnat du monde. Par conséquent, les industriels européens n'ont plus la capacité de s'imposer sur le marché nord-américain et vont se tourner vers l'ancien monde ainsi que ses colonies.

²⁶ Pour les détails de cet événement, voir ETZRODT, Hans. 2005. « The 1925 Automobile World Championship », en ligne: <http://kolumbus.fi/leif.snellman/gp25a.htm>.

²⁷ Le règlement des « Cinq-cents Miles d'Indianapolis » limite plus drastiquement le poids des engins que les Grands Prix européens. Il est ainsi adapté aux voitures nord-américaines – mais très peu aux européennes – qui offrent un très bon rapport entre le poids de la voiture et la cylindrée du moteur – et donc sa puissance.

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

De fait, le monde de la course automobile reste scindé en deux espaces – et même plus, si l'on compte l'Australie et l'Afrique du sud, où l'industrie automobile commence également à se développer et où sont déjà organisés des Grands Prix – qui vont rester presque entièrement indépendants jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

b. Le contexte politique et géopolitique de l'entre-deux-guerres

Une autre spécificité de l'histoire de l'autonomisation du sport automobile tient au contexte particulier de l'entre-deux-guerres. Si les Grands Prix ne deviennent pas véritablement le théâtre d'un affrontement entre totalitarisme et démocratie, la politique tient cependant lieu de deuxième élément hétéronome devant être pris en compte pour comprendre la dynamique et les modalités de cette autonomisation.

Dès le lendemain de la Première Guerre mondiale, la situation géopolitique de l'Europe influence les jeux de pouvoir au sein de l'AIACR, puisque l'Automobile club d'Allemagne en est exclu à la demande des responsables français et belges. On a d'ailleurs là un nouvel élément d'explication à l'échec du championnat du monde de 1925, auquel Mercedes ne peut participer. Les frustrations allemandes sont donc ressenties aussi bien dans le cadre du sport automobile.²⁸ C'est également là que le régime nazi pourra prendre une revanche symbolique sur le *diktat* français.

Sur la récupération de la compétition automobile par les régimes totalitaires, on peut faire l'hypothèse que la nature même de ce sport, sa logique propre, n'est pas étrangère à l'intérêt que lui portent les dirigeants italiens et allemands. La course automobile – comme les sports mécaniques dans leur ensemble – remet en effet fortement en cause le principe d'égalité qui définit le sport, et ce de deux manières. En premier lieu, le principe selon lequel tout individu doit être susceptible de concourir²⁹ est battu en brèche par les règlements toujours plus exigeants, décrits plus hauts, qui rendent progressivement la participation des pilotes amateurs aux courses les plus prestigieuses illusoire. Deuxièmement – et c'est surtout ce deuxième point qui

²⁸ Et ce, pas seulement le sport automobile : l'Allemagne et l'Autriche ne sont pas conviées aux Jeux olympiques d'Anvers en 1920 et, pour ne prendre que l'exemple du football, l'équipe de France ne dispute des matches que contre des pays alliés jusqu'en 1924. Cf. ARNAUD, Pierre. 2004. « Sport et olympisme après la Première Guerre mondiale », dans MILZA, Pierre ; JEQUIER, François et TÉTARD, Philippe (dir.). 2004. *Le Pouvoir des anneaux. Les Jeux olympiques à la lumière du politique. 1896-2004*, Paris, Vuibert, p. 85.

²⁹ GUTTMANN, Allen. 2006 [1978]. *Op. cit.*, p. 51-61.

caractérise le sport automobile – il existe un intermédiaire entre les pilotes et leur performance : les voitures. Les performances hétérogènes de celles-ci rompent le principe d'égalité des conditions de l'affrontement sportif³⁰, questionnement qui reste aujourd'hui d'actualité en Formule 1. Malgré les règlements qui limitent le poids des engins ou le type d'essence utilisée, force est de constater que tous les concurrents ne luttent pas avec les mêmes armes. Les Grands Prix correspondent sur ce point à la définition des « sports imparfaits » proposée par Paul Yonnet, sports au fonctionnement intrinsèquement inégalitaire « où l'on écrase la concurrence (...), où l'on vient voir triompher le plus fort, et non le plus méritant... »³¹. En ce sens, les Grands Prix automobiles ne sont pas vraiment « démocratiques » mais sont plutôt des épreuves « où l'on se satisfait de la hiérarchie »³².

Il est tentant de faire le lien entre cette définition et l'expansionnisme nazi. De même, la course automobile évoque immanquablement, et plus encore à ses débuts, les valeurs prônées par les artistes futuristes et largement reprises par le fascisme italien³³ : modernité, éloge de la vitesse, du danger de mort. Pour autant, il n'est évidemment pas question d'affirmer que les sports mécaniques se confondent avec les idéologies fasciste et nazie. L'Allemagne comme l'Italie n'ont d'ailleurs pas attendu l'avènement de régimes totalitaires pour briller dans les compétitions automobiles européennes. Toujours est-il que, moyennant le soutien financier de l'État et s'appuyant sur le développement industriel stimulé par le régime nazi, les constructeurs automobiles allemands vont très vite écraser la concurrence française et dans une moindre mesure italienne. On assiste, à partir de 1936, à une spectaculaire réorganisation de l'espace du sport automobile. Cette année-là, en effet, aucune épreuve majeure n'est organisée en France ni en Grande-Bretagne ; en revanche, Allemagne et Italie accueillent chacune une étape du championnat d'Europe alors que la Hongrie fascisante de Gombös organise son premier Grand Prix international à Budapest, auquel participent les meilleures voitures allemandes. L'évolution est encore plus spectaculaire concernant les résultats, puisque les écuries allemandes, Mercedes et Auto Union, placent vingt-deux fois un de leurs pilotes sur le podium d'une des onze principales courses de la saison, ne laissant à l'Italie que dix places d'honneur et à la France une seule. Plus aucune écurie britannique n'est

³⁰ EHRENBURG, Alain. 1991. *Le Culte de la performance*, Paris, Calmann-Lévy.

³¹ YONNET, Paul. 2004. *Huit Leçons sur le sport*, Paris, Gallimard, p. 117.

³² *Ibid.*, p. 118.

³³ Valeurs qui peuvent être résumées à une violente remise en cause « du libéralisme et du positivisme bourgeois » et qui participent à faire le lien, au lendemain de la Première Guerre mondiale, « entre le nationalisme d'avant-guerre et la première version du fascisme. » Cf. MILZA, Pierre. 1991 [1985]. *Les Fascismes*, Paris, Seuil, p. 92.

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

engagée dans la discipline reine des sports mécaniques, quoiqu'il soit vrai que la raison est surtout commerciale, comme souligné précédemment.

Autrement dit, les résultats des Grands Prix automobiles de la deuxième moitié des années 1930 traduisent assez fidèlement la situation géopolitique du Vieux continent à la veille de la Seconde Guerre mondiale.

c. Le rôle des médias

Cependant, il est intéressant d'observer que la presse sportive française de l'époque, du moins son principal représentant qu'est le quotidien *L'Auto*, ne perçoit aucunement cette évolution d'un point de vue politique. On ressent plutôt sous la plume des journalistes hexagonaux un chauvinisme frustré, mêlé d'une vision caricaturale d'une Europe occidentale scindée en deux, avec d'un côté la discipline et la force germaniques, de l'autre la finesse et l'habileté latines. En avril 1935, le quotidien sportif *L'Auto* décrit ainsi les équipes allemandes présentes à Monaco : « avec tout un état-major de têtes rasées, [les pilotes allemands] entourent leurs curieuses voitures, dont les moteurs émettent, dans la douceur matinale, un bruit de scie étourdissant et infernal. »³⁴ Quelques mois plus tard, lorsque l'Italien Nuvolari remporte le Grand Prix d'Allemagne en 1935, le même journal titre : « Il y a encore de l'espoir pour les Latins ». Il développe ensuite : « Deux méthodes sont opposées : chez les Allemands, la puissance ; chez les Italiens, la souplesse (...). C'est l'art contre la force. »³⁵ Il n'est pas besoin d'ajouter d'autres exemples, qui abondent. Retenons que cette idée d'une « latinité », réunissant Français et Italiens, permet de minimiser les échecs français de la période, en considérant que les victoires italiennes contre un ennemi commun les compensent en partie.

Le rôle des médias ne se limite pas à se réjouir ou à déplorer les résultats des Grands Prix. Il consiste aussi et surtout à participer à l'élaboration d'un discours très riche sur la hiérarchie des compétitions évoquée en début d'article. Aux côtés des instances dirigeantes et des participants, la presse – et dans une certaine mesure ses lecteurs, au moins indirectement spectateurs des courses – constitue ainsi le troisième groupe d'acteurs qui participe à la construction du sport automobile.

Les journalistes sportifs donnent leur avis sur à peu près tout : ils évaluent le talent des pilotes, soupèsent le pour et le contre des stratégies de recrutement des écuries, s'indignent ou plus rarement se félicitent des évolutions du

³⁴ *L'Auto*, 20 avril 1935, p. 4.

³⁵ *L'Auto*, 29 juillet 1935, p. 11.

règlement des courses. Surtout, les journaux sportifs et les quotidiens, ajoutés à l'affluence des spectateurs, sont les garants de la notoriété des courses et, dans certains cas, participent activement à la naissance de véritables mythes. Le Grand Prix de Nice, par exemple, organisé en 1934 et 1935, ne réunit pas les caractéristiques d'une « Grande Épreuve » : le circuit est étroit et sinueux et le parcours inférieur à trois-cents kilomètres. Plusieurs raisons peuvent être invoquées pour expliquer que les meilleurs pilotes italiens et français soient pourtant présents, à commencer par la localisation de la course et le choix d'une date judicieuse dans le calendrier européen : le Grand Prix se tient en effet une semaine avant celui de Suisse, intégré au Championnat d'Europe en 1935. Surtout, on peut faire l'hypothèse que la large couverture accordée à l'événement par *L'Auto* et *Paris-Soir*, depuis les qualifications jusqu'à la course elle-même, a joué un rôle majeur. D'un événement secondaire, le Grand Prix de Nice est ainsi devenu une date phare pendant deux ans, indépendamment de toute logique sportive. On a là l'exemple d'une évolution qui n'est pas liée à la constitution du sport automobile en une pratique institutionnalisée et autonome, ni à l'environnement industriel propre à ce sport. Elle relève en revanche d'éléments conjoncturels favorables – le calendrier des courses et leur localisation – et surtout d'une construction discursive, d'une mise en spectacle par la presse.

Sur le même plan, le fait que les courses soient de plus en plus souvent localisées de manière précise ne participe pas seulement à la rationalisation du sport, comme souligné précédemment ; c'est également une condition pour qu'un Grand Prix, en s'identifiant à un lieu précis et connu du plus grand nombre, soit en mesure d'acquérir une notoriété qui perdure. Le Grand Prix de Monaco apparaît comme un bon exemple. Sa première édition se tient en 1929. Afin de faire admettre l'Automobile club de Monaco (ACM) au sein de l'AIACR, son président Anthony Noghés, soutenu par le prince Pierre, décide d'organiser une course dans les rues de la principauté. Cette idée apparemment insensée, accueillie avec perplexité par la presse, est finalement couronnée par un important succès populaire et le Grand Prix devient une date incontournable du calendrier sportif. Grâce à cette idée d'un circuit urbain, dangereux et spectaculaire, Noghés a posé les bases de l'immense notoriété qui entoure encore aujourd'hui ce Grand Prix, aussi prestigieux qu'atypique, et qui participe sans aucun doute de la célébrité de la principauté dans le monde.³⁶

Suite à ce succès, le circuit urbain va se diffuser en France et en Italie dans les années 1930. Il faut à cet égard souligner le contexte favorable : les

³⁶ Voir le site du Grand Prix de Monaco :

<http://grand-prix-Monaco/formule1monaco/grandprix/>

*L'invention du Grand prix automobile : constitution
et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres*

voitures allemandes, dont la puissance écrase la concurrence sur de longues lignes droites, ne sont pas aussi performantes sur des circuits plus sinueux. Pour des organisateurs potentiels, l'idée d'un circuit urbain réunit donc plusieurs avantages : l'attrait du public pour des courses spectaculaires, un effet de niche lié à la rareté des parcours de ce type et l'intérêt redoublé des médias français et italiens grâce aux échecs allemands. Ainsi, le Grand Prix de Pau se dispute pour la première fois dans les rues de la ville en 1935 et commence à rencontrer un important succès populaire et médiatique. En 1938, alors que plusieurs des meilleures écuries prennent le départ, il est l'un des seuls de l'année où la victoire échappe aux voitures allemandes. Aujourd'hui, le mythe a perduré, avec l'organisation chaque année d'un « Grand Prix historique » réservé à des voitures anciennes.

Conclusion

La constitution de la course automobile comme sport au plein sens du terme suit dans l'ensemble un processus propre à l'ensemble des sports. Les Grands Prix représentent son aboutissement, dès les années 1930. On a montré que l'espace est au centre de ce processus, *via* sa domestication et sa mise en ordre à diverses échelles. Cette évolution a été permise par la collaboration entre deux principaux groupes d'acteurs. D'une part les dirigeants des instances internationales, l'AIACR et la CSI, d'autre part les principaux constructeurs automobiles engagés dans les courses européennes. L'existence d'intérêts communs entre ces deux groupes – entre lesquels n'existe d'ailleurs pas de frontière étanche, puisque les constructeurs sont représentés au sein de l'AIACR ainsi que dans les comités d'organisation des grandes courses – permet aux uns de rétro-agir positivement sur les actions des autres. A la fin des années 1930, chacun des principaux Grands Prix organisés en Europe a ainsi trouvé sa place dans une hiérarchie bien établie ainsi que dans un calendrier validé par une autorité supranationale. D'autres groupes d'acteurs participent également à ce processus de co-construction, au premier rang desquels les médias.

L'évolution des règlements, au cœur du phénomène de sportification, est tributaire de l'ensemble de ces acteurs. La CSI et les organisateurs des principaux Grands Prix mettent au point et, en dernier ressort, décident des restrictions de poids des voitures, du mode de déroulement des courses et de leur localisation. Les revendications des écuries et des pilotes et la manière dont ils s'adaptent aux nouvelles règles – voire les contournent –, ainsi que les innovations technologiques, provoquent ensuite de nouvelles modifications dans le fonctionnement des compétitions. De son côté, la presse sportive évalue,

conteste ou se félicite des décisions prises par les dirigeants de la CSI et pèse dessus grâce à son pouvoir de donner une visibilité internationale à certains événements et d'en ignorer d'autres.

Plus largement, l'histoire et la géographie de l'industrie automobile ainsi que les aléas de la géopolitique européenne impriment leur marque et contestent l'autonomie du champ du sport automobile. Ne serait-ce que lorsque la Seconde Guerre mondiale interrompt le calendrier sportif de 1939. Dès le début de l'année, Mussolini interdit aux pilotes italiens de courir en France et, en septembre, la saison est définitivement interrompue.

* *

* **Borzakian, Manouk** : Université Paris-Sorbonne (Paris-4), Laboratoire ENeC (UMR 8185), (manouk.borzakian@gmail.com).

* **Ferez, Sylvain**, (MCU) : Faculté des sciences du sport, Université MontpellierI, Laboratoire Sant.E.Si.H (JE 2516). (sylvain.ferez@univ-montp1.fr).

* *
*