

MODERNITÉ(S) MATÉRIELLE(S)

Automobilisme et victoires nationales

Les coupes Gordon-Bennett au début du xx^e siècle

Mathieu FLONNEAU

RÉSUMÉ

Chaque année, entre 1900 et 1905, des compétitions automobiles internationales voient s'affronter les plus grandes nations européennes pour le gain de la prééminence sur la route. Lors de ces courses, les rivalités industrielles stimulées dans cette branche de l'économie voient émerger la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Italie comme les principaux leaders de la révolution de l'automobilisme. À l'origine de ces coupes se trouve la médiatisation initiée par l'Américain James Gordon Bennett, propriétaire, fondateur et chroniqueur du journal *l'International Herald Tribune*. Ainsi se sont redessinés les contours de la modernité technique européenne appliquée à la mobilité motorisée individuelle en pleine croissance dont la presse à grand tirage assurait la promotion.



Coupe Gordon Bennett

La « Coupe Gordon-Bennett » est le trophée allégorique du progrès, œuvre signée du joaillier Aucoc, qui orne désormais le salon Gordon-Bennett, tout en boiseries, à l'entresol de l'immeuble de l'Automobile Club de France situé place de la Concorde à Paris. Sa conquête a uni les nations européennes, tout en les opposant, dans une compétition automobile annuelle au retentissement considérable au début du xx^e siècle. Le portrait de James Gordon Bennett junior (1841-1918), fils du magnat américain de la presse homonyme et créateur du *New York Herald*, installé à Paris en 1877, accompagne le souvenir prestigieux de cette épreuve majeure des débuts de la

course automobile et, au-delà, de l'automobilisme. Outre-Atlantique, en 1866, alors qu'il était le plus jeune *commodore* du New York Yacht Club, il gagne la première course transocéanique. Son premier coup éditorial, une fois établi à la tête du journal de son père, est le montage de la célèbre expédition Stanley à la recherche en Afrique du Dr Livingstone, en 1869.

La Coupe Gordon Bennett est à l'origine de la structuration de la compétition automobile internationale contemporaine, la Fédération internationale de l'automobile (FIA) étant une émanation de ses instances fondatrices et notamment de l'Association internationale des automobile clubs reconnus (AIACR), fondée en 1904. De même, le principe retenu des circuits routiers fermés est-il à l'origine du premier Grand Prix de l'Automobile Club de France disputé en 1906 sur le circuit de la Sarthe, ancêtre des Grand Prix de Formule 1 actuels.

À l'image de ce qui était en vigueur pour l'America's Cup en yachting, le pays qui remporte le trophée est tenu de se charger de son organisation pour l'année suivante. Disputée annuellement, la Coupe Gordon-Bennett stipule dans son règlement établi par la commission sportive de l'Automobile Club de France, pionnier du genre fondé en 1895 dans la foulée de la course Paris-Bordeaux-Paris, que ne peuvent y participer que trois voitures par pays engagées par les instances officiellement reconnues dans ces mêmes pays. Chaque automobile doit arborer la couleur nationale, qui demeurera traditionnellement par la suite : soit le bleu pour la France, le blanc pour l'Allemagne, le vert pour les îles britanniques, le noir pour l'Italie et le rouge pour les États-Unis (cette couleur deviendra celle de l'Italie par la suite).

Le rôle de la presse écrite à grand tirage dans la promotion de tels événements témoigne de la part de démonstration que comporte alors encore auprès du grand public chacune des exhibitions des voitures automobiles produites depuis seulement une décennie. De surcroît, des enjeux nationalistes alimentent ces coupes. En 1901, la course Paris-Berlin est gagnée par Henri Fournier sur Mors dans un contexte de surenchère chauviniste que le revanchisme français nourrit contre l'Allemagne victorieuse en 1870.

À l'occasion des coupes Gordon-Bennett, la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Italie s'affichent donc comme les principaux leaders de la révolution de l'automobilisme. Bientôt, les États-Unis, la Suisse et la Belgique prennent part aux joutes sur route. Conformément au degré d'avancement de cette industrie pour l'époque, la hiérarchie identifie d'abord une suprématie française, correspondant à la position de premier constructeur mondial qu'elle occupera jusqu'en 1907-1908. La France remporte quatre fois la victoire, à deux reprises avec des véhicules de la marque Panhard & Levassor et à deux autres reprises, dont la dernière édition, avec des Richard-Brasier, illustrant ainsi sa domination dans le monde de l'automobilisme naissant. Après la victoire d'une Napier conduite par Selwyn Edge, en 1903, le circuit s'installe au Royaume-Uni, plus précisément en Irlande, autour de la ville d'Athy, au sud-ouest de Dublin. En 1904, la victoire y revient à une voiture allemande : une Mercedes pilotée par Camille Jenatzy, célèbre pilote belge qui avait été le premier à dépasser les 100 km/h avec une voiture électrique, *La Jamais contente*, en 1899. La course suivante se dispute donc dans le Taunus, en Allemagne, au nord-ouest de Francfort-sur-le-Main où le pilote français Léon Théry l'emporte à plus de 100 km/h de moyenne. En 1905, de retour en France, en Auvergne, pour sa dernière organisation sur un circuit cartographié à cette occasion et pour la première fois au 1/100 000^e par les frères Michelin, Théry s'impose à nouveau, ce qui explique la conservation du trophée à Paris.

Par leur palmarès, ces coupes témoignent de l'eupéanisation des compétitions automobiles et, aux dires des témoins, de la confirmation de la « mission de civilisation » des puissances industrielles ainsi que du « bienfait universel » de l'automobilisme. La cohérence profonde de ce dernier comme révolution sociale bientôt banalisée se trouve éprouvée lors de ces shows sportifs. Pierre Souvestre, premier historien de l'automobile, choisit d'ailleurs ce repère pour intituler la cinquième partie de sa pionnière et monumentale *Histoire de l'automobile* (Paris, Dunod, 1907) : « Le siècle de Gordon-Bennett ». En définitive, qu'un Américain ait donné cette impulsion est une savoureuse ironie de l'histoire. On pourrait d'ailleurs relever le même phénomène en ce qui concerne la conquête

des airs puisque, en 1906, sur le même principe et avec une première édition au départ de Paris et du jardin des Tuileries, est lancée la « Coupe aéronautique Gordon-Bennett » qui existe encore de nos jours.

BIBLIOGRAPHIE

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

MARIA MERKI, Christoph, « Das Rennen Marktanteile. Eine Studie über das erste Jahrzehnt des französischen Automobilismus », *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte*, n° 1, 1998, p. 69-91.

MARCHIS, Lucien, *Leçons sur la voiture automobile*, Paris, Dunod, Pinat, 1907.

Source URL:

<https://ehne.fr/encyclopedie/thématiques/civilisation-matérielle/modernités-matérielles/automobilisme-et-victoires-nationales>