

1. Spécificités du sport automobile

- A. Une histoire singulière
- B. Un spectacle sportif pas comme les autres

2. Du projet collectif à la réussite commerciale

- A. Le Grand Prix de la Marne: raisons d'être et fonctionnement
- B. Les dirigeants de l'A.C.C. et leurs relations

3. Le GP de la Marne: pôle secondaire du circuit européen

- A. Une place dans le double calendrier régional et européen
- B. Un rendez-vous des Nations et des constructeurs

1. Spécificités du sport automobile

A. Une histoire singulière

B. Un spectacle sportif pas comme les autres

1. Spécificités du sport automobile

A. Une histoire singulière

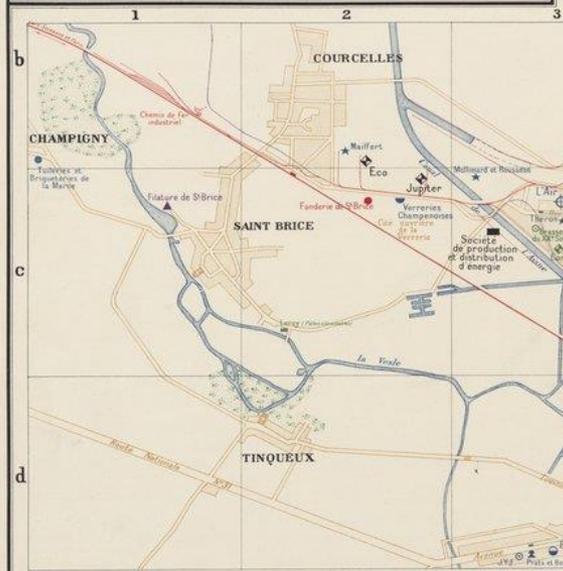
- Articulation avec l'industrie automobile. *Reims ville industrielle mais pas haut lieu de l'automobile* > l'objectif du Grand Prix est de faire venir les constructeurs automobiles et de faire connaître Reims (aux touristes, aux investisseurs en tous genres, en fait aux bourgeois européens).

-Articulation avec l'Automobile Club de Champagne. *Il s'agit d'un cercle de notables qui possèdent une voiture; d'un groupe de pression (sur le monde politique à plusieurs échelles); d'une association de consommateurs qui négocie collectivement des réductions de prix (hôtellerie-restauration, frais de douane, accessoires et produits liés à l'automobile)*

Ge. D. 8400

CARTE INDUSTRIELLE DE REIMS

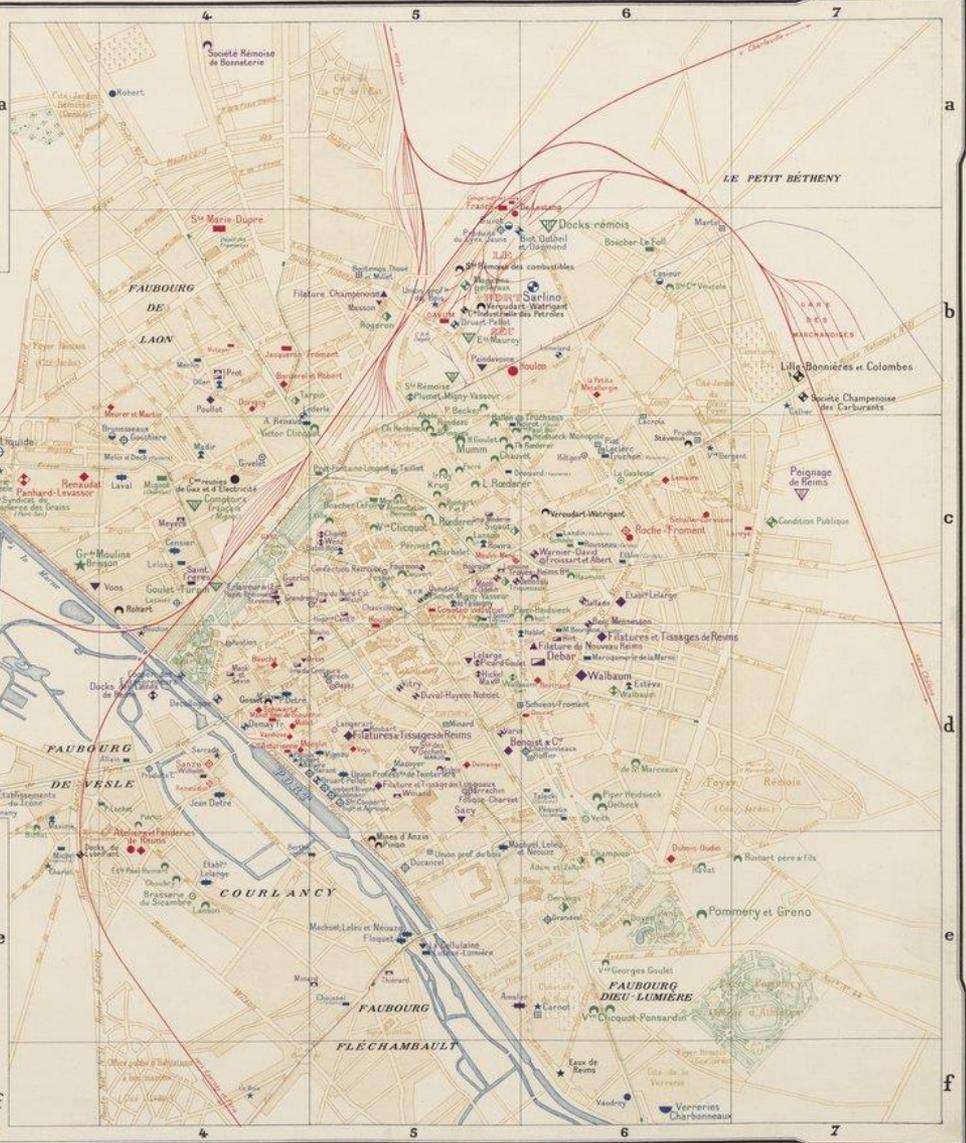
ÉDITE PAR LA SOCIÉTÉ DE DOCUMENTATION INDUSTRIELLE
PARIS STRASBOURG
20 RUE DE LISBONNE 1928 24 RUE DU 22 NOVEMBRE



LÉGENDE

Combustibles et Énergie	Alimentation	Industries chimiques du bois et du bâtiment	Industrie textile et du papier
● Éclairage à gaz	▲ Biscuiterie	○ Céramique	▽ Peignage
● Chaudières à vapeur	○ Boucherie	○ Verrière	▲ Filature
○ Chaudières à pétrole	▽ Vins de champagne	○ Métaux plastiques	▲ Filature et tissage
○ Usine électrique	★ Cuviers d'alimentation	○ Produits chimiques	○ Algues et ossements
★ Usine à vapeur	○ Usines	○ Bouteilles en verre	○ Tissages en laine
Signes spéciaux	Indst métallurgiques	○ Produits en caoutchouc	○ Confection de vêtements
◊ Entrepôt	● Fonderie	○ Produits en cuir	○ Bonneterie
○ Transports	○ Construction mécanique	○ Produits en bois	○ Papeterie
○ Usines de fer	○ Construction métallique	○ Métaux de construction	○ Imprimerie
○ Usines électriques	○ Divers	○ Divers	○ Cartonnages
○ C.B.R. (Centre de la Région de la Champagne)			○ Divers

Echelle 1/12.500 (cent = 125 mèt.)
Carroyage kilométrique



ÉCHELLE ET COULEUR
SOCIÉTÉ DE DOCUMENTATION INDUSTRIELLE
PARIS - STRASBOURG

1. Spécificités du sport automobile

A. Une histoire singulière

- Articulation avec l'industrie automobile. *Reims ville industrielle mais pas haut lieu de l'automobile* > l'objectif du Grand Prix est de faire venir les constructeurs automobiles et de faire connaître Reims (aux touristes, aux investisseurs en tous genres, en fait aux bourgeois européens).

-Articulation avec l'Automobile Club de Champagne. *Il s'agit d'un cercle de notables qui possèdent une voiture; d'un groupe de pression (sur le monde politique à plusieurs échelles); d'une association de consommateurs qui négocie collectivement des réductions de prix (hôtellerie-restauration, frais de douane, accessoires et produits liés à l'automobile)*

L'Automobile-Club de Champagne « a pour but le développement de l'automobilisme dans les départements de l'Aube et de la Marne, et tous buts touristiques et sportifs. »

Extrait du récépissé de déclaration de l'Automobile-Club de Champagne, le 6 octobre 1932

>L'Automobile-Club est régi par la loi 1901, pour participer aux courses il faut être membre d'un Automobile-Club européen. Mais le modèle associationniste est très insuffisant pour comprendre le fonctionnement économique et social des Grands Prix.

1. Spécificités du sport automobile

A. Une histoire singulière

B. Un spectacle sportif pas comme les autres

1. Spécificités du sport automobile

B. Un spectacle sportif pas comme les autres

-Importance de la voiture et de ses performances motrices, *les pilotes sont au service de la mécanique. Les constructeurs viennent montrer leurs nouveaux modèles, leurs représentants viennent les vendre, le public vient les voir (pilote subordonné à ce spectacle des voitures)*

-Un spectacle utilitaire. *Arguments de l'Automobile-Club: venue d'investisseurs et de touristes (=particuliers possédant des voitures). Le spectacle est aussi en tribunes et sur le parking, celui d'une classe sociale qui vient se voir et se montrer. Pour attirer des cibles diverses, des arguments différenciés sont avancés par les organisateurs: le circuit est un des plus rapides et permet de prouver ses performances industrielles (arg. pour constructeurs); un sport nouveau et spectaculaire (pour le monde sportif et les journalistes); on se distingue en venant en tribunes et en dînant sur place (pour un public bourgeois).*

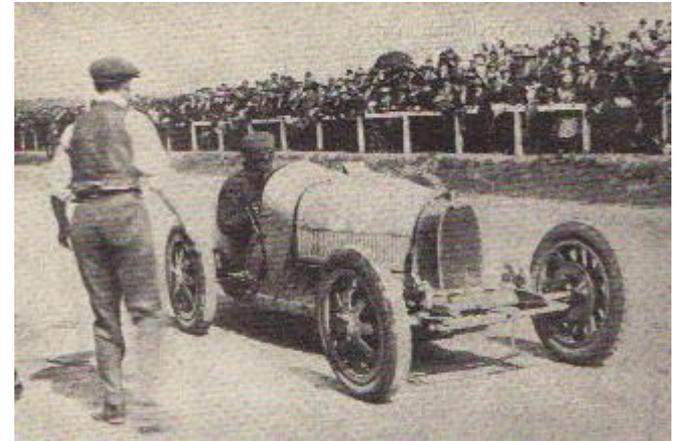
Voiture marque *Georges Irat*, 1926



Voiture marque *Bignan*, 1926



Voiture marque *Bugatti*, 1927



Voitures marques *Amilcar* et *Bugatti*, 1928



1. Spécificités du sport automobile

B. Un spectacle sportif pas comme les autres

-Importance de la voiture et de ses performances motrices, *les pilotes sont au service de la mécanique. Les constructeurs viennent montrer leurs nouveaux modèles, leurs représentants viennent les vendre, le public vient les voir (pilote subordonné à ce spectacle des voitures)*

-Un spectacle utilitaire. *Arguments de l'Automobile-Club: venue d'investisseurs et de touristes (=particuliers possédant des voitures). Le spectacle est aussi en tribunes et sur le parking, celui d'une classe sociale qui vient se voir et se montrer. Pour attirer des cibles diverses, des arguments différenciés sont avancés par les organisateurs: le circuit est un des plus rapides et permet de prouver ses performances industrielles (arg. pour constructeurs); un sport nouveau et spectaculaire (pour le monde sportif et les journalistes); on se distingue en venant en tribunes et en dînant sur place (pour un public bourgeois).*

Quels arguments en faveur du Grand Prix?

«(...) Nous serions très désireux de voir la Ville de Reims nous aider dans l'organisation de **cette manifestation sportive qui ne manquera pas d'attirer à Reims de nombreux visiteurs.** (...)»

Extrait d'une lettre du 1^{er} juillet 1926 d'André Lambert, délégué de l'Automobile Club des Ardennes à Reims, envoyée à Paul Marchandea, député-maire de Reims

« Créé en 1925, le Grand Prix de la Marne retient désormais l'attention, **la faveur des Constructeurs, du Monde sportif, de la Presse et du grand Public**, et l'on voit figurer au Palmarès de l'épreuve les noms des grands champions de l'automobile. »

Extrait d'une lettre du 12 janvier 1931 d'André Lambert, délégué départemental de l'Automobile Club Ardennes-Champagne-Argonne, au président du Conseil général de la Marne

> Spectacle aussi de la modernité: fondamentalement international, monumental et impressionnant (bruits des moteurs, bariolage par les publicités immenses). Mise en scène du « péri-sportif » dans le sportif: l'arrêt aux stands montre le travail des mécaniciens, investisseurs et notables se montrent sur la route avant et après la course. Toute une dramaturgie qui dure toute la journée; triomphe de l'urbain et du nouveau mode de vie bourgeois cosmopolite.

Conclusion/Transition de la partie une:

-Gigantisme du Grand Prix qui est l'aboutissement d'un projet collectif qui demande des liens politiques, une organisation considérable, des investissements conséquents.

*-Quelles conditions d'existence du Grand Prix et quel fonctionnement?
Comment quelques notables locaux ont-ils fait pour en arriver là?*

2. Du projet collectif à la réussite commerciale

A. Le Grand Prix de la Marne: raisons d'être et fonctionnement

B. Les dirigeants de l'A.C.C. et leurs relations

2. Du projet collectif à la réussite commerciale

A. Le Grand Prix de la Marne: raisons d'être et fonctionnement

-Circonstances historiques: *locales (la « Reconstruction » de Reims) et économiques (quête de débouchés pour l'automobilisme)*

-Chronologie du GP de la Marne: *chaque date est une étape de la pérennisation de l'épreuve et de son gigantisme croissant, permis par des négociations avec pouvoirs publics, investisseurs et constructeurs automobiles. Ceci demande des compétences et relations bien placées (en fait: multipositionnalité des organisateurs du GP).*

Chronologie du Grand Prix de la Marne

1922-1923: Premières mentions d'un projet de « Prix automobile de la Marne »

Août 1925: Premier « Prix de la Marne », sur le circuit de Beine

Juillet 1926: « 2^{ème} Grand Prix de la Marne », sur le circuit de Gueux

1927: Création de la « Société Immobilière du Circuit de Gueux »

Juillet 1932: Le « 18^e Grand Prix de l'Automobile-Club de France » sur le circuit de Gueux.

Octobre 1932: Création de « l'Automobile-Club de Champagne » par scission avec l'Automobile-club régional

Juillet 1938: « 24^e Grand Prix de l'Automobile-Club de France » sur le circuit de Gueux

Juillet 1939: « 25^e Grand Prix de l'Automobile-Club de France » sur le circuit de Gueux

2. Du projet collectif à la réussite commerciale

A. Le Grand Prix de la Marne: raisons d'être et fonctionnement

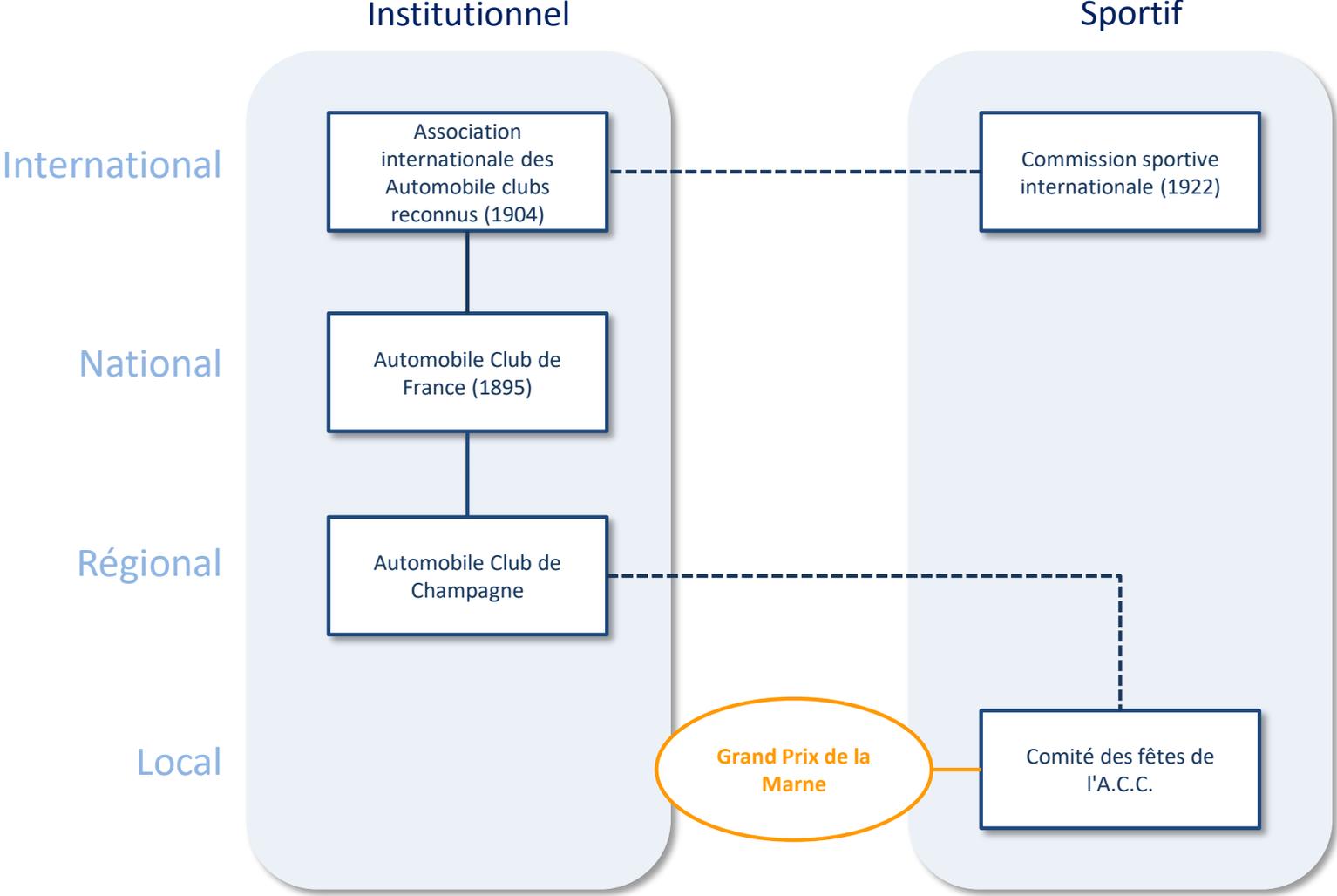
B. Les dirigeants de l'A.C.C. et leurs relations

2. Du projet collectif à la réussite commerciale

B. Les dirigeants de l'A.C.C. et leurs relations

-1^{er} et 2^e schéma. Echelons institutionnels de l'Automobile-Club et acteurs locaux autour du « Comité des Fêtes de l'Automobile-Club de Champagne », qui organise le Grand Prix de la Marne. Voies de financement du Grand Prix.

-3^e et 4^e schéma. Les membres du « Comité des Fêtes » en font partie parce qu'ils facilitent les négociations avec les différentes entités qui rendent l'organisation du GP possible. Soit confrères, soit amis des décisionnaires et investisseurs, soit multipositionnés (exemples de Marchandeaup, Buirette, Polignac, D'Hennin, etc.). Processus de notabilisation.



Institutionnel

Sportif

International

Asso. internationale des Automobile-clubs reconnus (1904)

Commission sportive internationale (1922)

National

Automobile-Club de France (1895)

Régional

Automobile-Club de Champagne

Local

Grand Prix de la Marne

Comité des fêtes de l'A.C. Champagne

Conseil général de la Marne

Ville de Reims

Office pour la Prospérité de Reims

Pôle politique

L'Auto

L'Eclaireur de l'Est

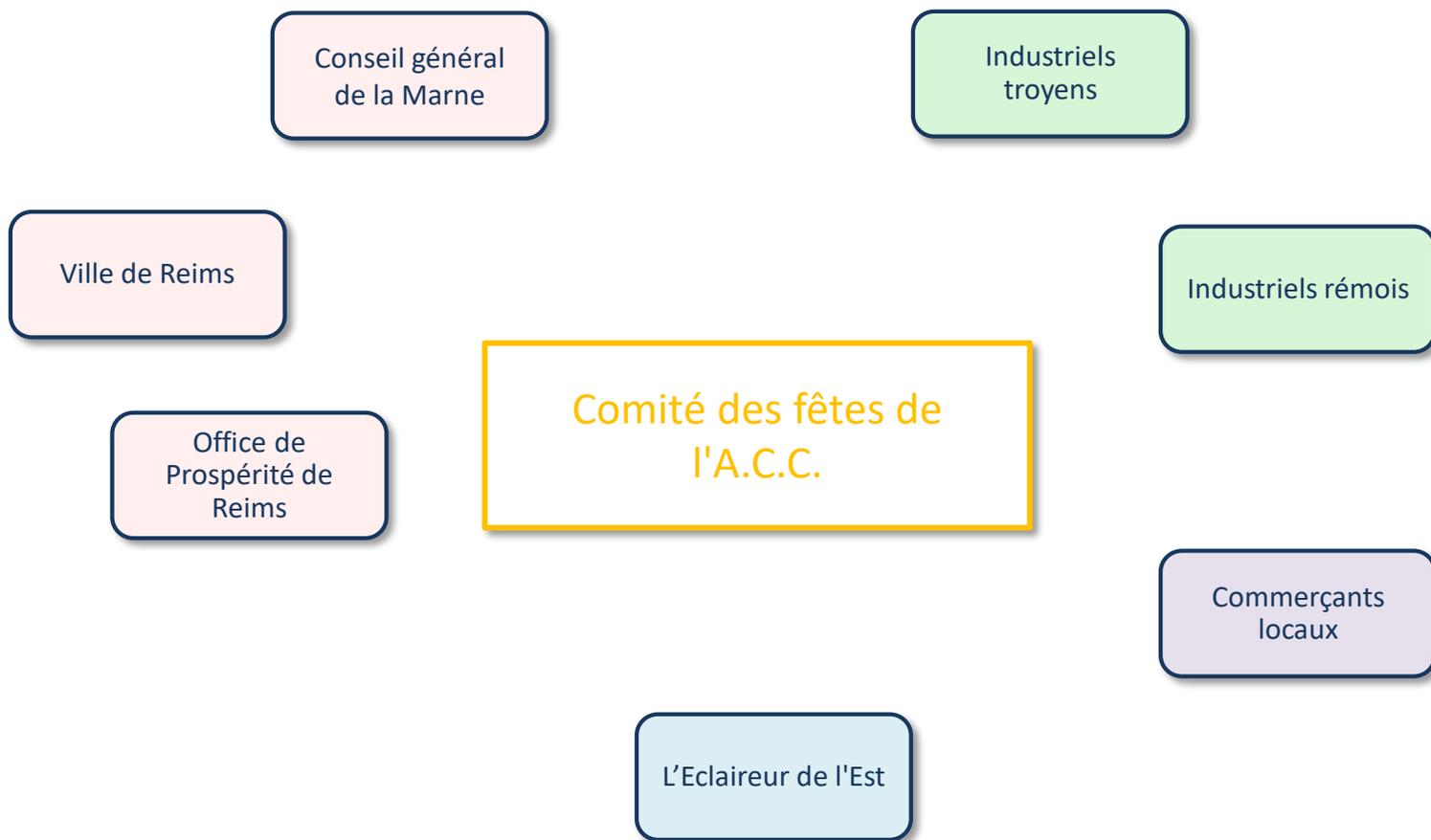
Pôle médiatique

Commerçants locaux

Pôle commercial

→ Subventionne, investit ou finance

Acteurs régionaux et locaux autour du Comité des fêtes de l'Automobile Club de Champagne (1925-1939)



Multipositionnalité des membres du Comité des fêtes de l'Automobile Club de Champagne (1925-1939)

Conseil général de la
Marne
Paul Buirette
Paul Marchandeu

Industriels troyens
Robert Mauchauffée
Gabriel Boeglin
Henri Dousot

Ville de Reims
Paul Marchandeu

Comité des fêtes de l'A.C.
Champagne

Industriels rémois
René D'Hennin
Pierre Bouchez
Louis Hatzfeld
Melchior de Polignac

Office de Prospérité de
Reims
Melchior de Polignac

Commerçants locaux
Maurice Amet
Paul Derosières
Danglard
E. Sybillin
Louis Hatzfeld

L'Éclaireur de l'Est
Paul Marchandeu
René D'Hennin

Ivan Voos, industriel et consul de Belgique à Reims ;
André Lambert, assureur d'automobilistes ;
Albert Magniez, médecin et président de la *Compagnie des Sauveteurs*

Conclusion/Transition de la partie deux:

-Une nébuleuse d'intérêts convergents. De nombreux acteurs locaux tirent profit du succès du Grand Prix: commerçants locaux s'enrichissent, se rendent visibles et diversifient leurs stratégies commerciales (ex: pubs dans le bulletin officiel); les industriels nouent des contacts avec des investisseurs; les édiles politiques voient le prestige de la course rejaillir sur leur stature; les journaux se vendent et prennent le pas sur leurs concurrents.

-Retombées économiques, sociales et symboliques importantes, mais impensables à cette échelle si on ne prend pas en compte la dimension européenne de l'événement.

-Reims devient une fois par an un pôle secondaire mais prisé du circuit automobile européen.

3. Le GP de la Marne: pôle secondaire du circuit européen

A. Une place dans le double calendrier régional et européen

B. Un rendez-vous des Nations et des constructeurs

3. Le GP de la Marne: pôle secondaire du circuit européen

A. Une place dans le double calendrier régional et européen

-Absence partielle de l'échelon national. *Car désintérêt relatif de l'Etat pour la chose sportive, liens forts entre grande industrie et Etat (laisser-faire complaisant) et absence de championnat de France automobile. Donc trois échelons: municipal, départemental et européen*

-Point culminant du calendrier auto régional. *Nombreuses courses et sorties touristiques en Champagne, peu de participants étrangers à la région y participent. Différence d'envergure et de nature du GP de la Marne, qui dans une logique réticulaire et du même rang que ses voisins frontaliers (Chimay, Lorraine, et subordonné aux GP de Spa et Nürburgring).*

- Pôle secondaire du circuit européen. *2 cartes qui montrent un déplacement d'un axe Angleterre-France à un axe rhénan (Reims est périphérique mais présente dans les deux espaces). Le GP est l'occasion pour les Rémois de voir des Européens. Le sport automobile insère la Marne dans l'Europe bourgeoise et fait vivre cette bourgeoisie européenne, pendant deux jours, dans la Marne.*

Les Grandes Epreuves en Europe, 1925-1930



Les Grandes Epreuves en Europe, 1931-1939



Principaux constructeurs automobiles européens

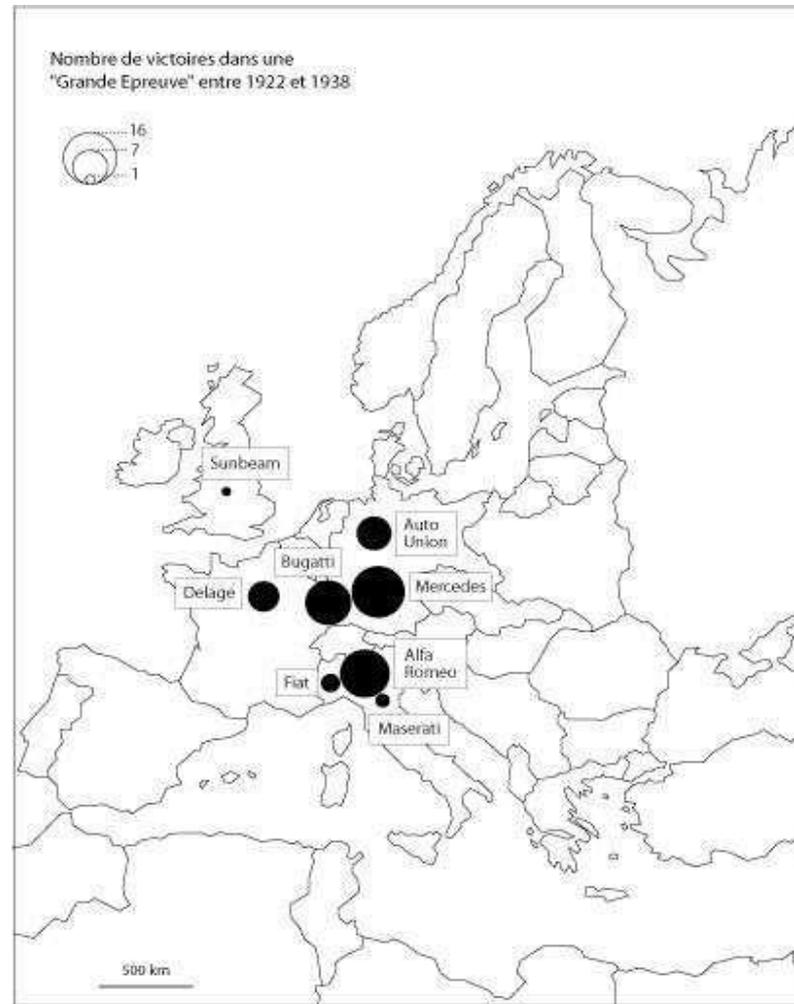


Figure 5 Les principaux constructeurs européens
(source : Etzrodt, H., 2008)

Source: BORZAKIAN Manouk et FERREZ Sylvain, « L'invention du Grand prix automobile : constitution et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres », *Sciences sociales et sport*, 2010, n° 3, p. 107-131.

3. Le GP de la Marne: pôle secondaire du circuit européen

A. Une place dans le double calendrier régional et européen

B. Un rendez-vous des Nations et des constructeurs

3. Le GP de la Marne: pôle secondaire du circuit européen

B. Un rendez-vous des Nations et des constructeurs

-Performances nationales. La presse dans ses comptes-rendus insiste sur les performances françaises (des pilotes, pas des voitures, créant ainsi un décalage avec la perception des constructeurs et des organisateurs> dans la presse: le vedettariat en plus, les performances industrielles en moins). Le G.P de France qui se court à Reims en '32, '37 et '38 ajoute une dimension nationale dans un circuit européen qui ne connaît pas de frontières.

-Pour les organisateurs, dans le but de séduire les meilleurs constructeurs et leurs pilotes, c'est l'événement sportif (le « Circuit ») qui est en concurrence avec d'autres événements européens. Concurrence sur critères « festifs » (Reims=champagne) plutôt que strictement sportifs.

-D'autant que l'intérêt sportif du circuit auto européen est assez limité: aucun pilote ne fait toutes les courses du circuit; le comptage des points est litigieux; en gagnant toutes les courses majeures en fin de période, les Allemands tuent l'intérêt sportif. A l'échelle d'une course la dimension compétitive existe, moins à échelle européenne pour les pilotes (logique différente pour les constructeurs).



Au Circuit de Reims. - Une partie du Buffet des Tribunes.

Conclusion:

-Dimension européenne et transfrontalière vient renforcer la notabilité locale, notamment celle des organisateurs de l'événement.

-Entre-soi bourgeois, cosmopolite et polyglotte, qui se déplace de circuit en circuit pour voir ou montrer les dernières innovations automobiles. Grands dîners, champagne et cigares et grands enjeux économiques.

-Spectacle de la modernité et de sa classe dominante, les coopérations internationales et l'euroanéité d'une frange de la population croissent et se donnent à voir par le sport automobile.

Questions de la salle:

-Concrètement, déroulement d'une journée au Grand Prix? En fait, deux jours: de la présentation-homologation des voitures en plein-centre ville (devant le siège du journal régional) jusqu'au banquet final le lendemain soir, en passant par les essais, les nombreuses pauses et les courses des différentes catégories de voitures. On dort à l'hôtel ou chez des amis locaux.

-Les négociations avec les pouvoirs publics sont-elles toujours formelles? Non, traces dans les archives de discussions préalables et amicales entre acteurs (carte de visite dédiée, lettre manuscrite accompagnant des demandes d'autorisation et de subvention). Le GP repose en fin de compte sur un petit monde politico-économique rémois.