

Gagner sa vie au volant au risque de la perdre.

Les pilotes automobiles européens

(années 1920-1930)

par Sébastien MOREAU

Durant l'entre-deux-guerres en Europe, l'industrie automobile connaît un développement sans précédent qu'accompagne l'essor du sport automobile¹. Le nombre de pilotes augmente considérablement, de même que celui des compétitions où ils s'affrontent, dont l'ampleur va croissant. Une réglementation européenne se met progressivement en place, des autodromes font leur apparition, des « départements course » sont créés par les industriels les plus ambitieux en matière de sport, qui emploient les meilleurs pilotes afin qu'ils défendent leurs couleurs. C'est ainsi qu'émerge progressivement un espace de compétition sportive à l'échelle européenne.

La compétition automobile est alors à la fois un spectacle populaire gratuit ou bon marché, très fréquenté, et un événement sportif mondain où les pilotes rencontrent des industriels, de riches touristes, des banquiers et des têtes couronnées, des vendeurs d'huile de moteur ou de pneus, des investisseurs susceptibles de les sponsoriser, des concessionnaires et des garagistes, des édiles politiques et des journalistes. Les pilotes évoluent au milieu de ce monde bourgeois hétéroclite et constituent, progressivement, un groupe autonome et médiatisé. On s'intéressera ici aux modalités de pratique et d'emploi des pilotes de course, large spectre qui va des indépendants aux pilotes d'écuries salariés par les constructeurs automobiles. Leurs mobilités, le déroulement et les étapes de leurs carrières, leurs formes diverses de rémunération déterminent et révèlent une pluralité de situations que ne rendent que très imparfaitement les catégories de l'amateur et du professionnel. À ces différentes situations correspondent des rapports différenciés au véhicule et au sport automobile. La raison d'être et le fonctionnement de ce dernier font qu'il s'inscrit au-delà des frontières nationales. C'est dans un cadre européen que ses pratiquants se meuvent, que circulent les informations et que s'appliquent des règles qui ne sont pas les mêmes qu'aux États-Unis, l'autre grand pôle de l'industrie et du sport automobiles. Nous mobiliserons par conséquent ici la notion d'*espace européen*, au sens géographique d'un territoire où se déploie la pratique. Le sport automobile est aussi marqué par le rôle prédominant et le poids croissant des constructeurs : ce sont eux qui organisent les premières courses et les premiers circuits permanents au milieu des années vingt, eux encore qui présentent en compétition leurs innovations industrielles et imposent aux pilotes qu'ils emploient leurs conditions de travail. Notre étude se fonde sur l'analyse approfondie d'une course organisée annuellement près de Reims, le Grand Prix de la Marne, qui nous est apparue

* Doctorant à l'Université Paris-1 Panthéon-Sorbonne, Centre d'histoire du XIX^e siècle.

1. J.-P. BARDON, J.-J. CHANARON, P. FRIDENSON et J. M. LAUX, *La révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977, p. 141 sq.

comme un des nombreux pôles du vaste circuit automobile européen. Nous avons pu en dégager les traits principaux à partir du dépouillement d'archives de l'Automobile Club de France (ACF) et de l'étude de délibérations politiques (autorisation, subventions, règlements préfectoraux concernant les courses), en faisant un relevé des noms des courses, des voitures et des pilotes figurant dans la presse de l'époque, qu'elle soit institutionnelle, généraliste ou spécialisée. Des archives de seconde main et des sources très diverses (correspondances, livres de bord et (auto)biographies, films d'époque, guides touristiques et documentaires), nous ont permis de donner chair et de faire revivre le groupe des pilotes automobiles européens. Un ensemble cohérent se dessine à travers les trajectoires personnelles variées de ces jeunes hommes projetés dans un espace européen ouvert et en perpétuelle mutation : les pilotes prennent de la vitesse et des risques sur la route, mais aussi en signant leurs contrats.

Les deux origines du sport automobile

L'émergence de ce nouvel espace date des lendemains de la Première Guerre mondiale, soit un quart de siècle après les débuts de l'industrie automobile et les premières compétitions sur route. Du temps des pionniers, à la fin du XIX^e siècle, les premiers pilotes automobiles avaient la charge de démontrer la fiabilité et la maniabilité des voitures produites par les constructeurs. C'était parfois les constructeurs eux-mêmes, parfois leurs ingénieurs ou mécaniciens qui, pour des raisons industrielles et déjà commerciales, prenaient le volant devant un public d'emblée venu nombreux, pour contempler ce nouveau moyen de locomotion et écouter le vrombissement des moteurs. Aux côtés des constructeurs qui entendent prouver la qualité de leur production en engageant leurs véhicules dans des compétitions, l'Automobile Club de France, fondé en 1895, et ses homologues européens, bientôt réunis au sein de l'Association internationale des Automobile Clubs reconnus (AIACR, 1904), prennent en charge le développement de ce qui s'appelle alors « l'automobilisme », dont le sport n'est qu'une des dimensions². À partir des règlements établis par la commission sportive de l'ACF, la Commission sportive internationale (CSI), où siègent à partir de 1922 les constructeurs européens (à l'exclusion des Allemands, bannis jusqu'en 1925), devient l'autorité et le législateur du sport automobile³. C'est donc pour servir les intérêts de l'industrie automobile que les premières compétitions sportives se sont développées, le sport automobile s'inscrivant, dès ses premières manifestations, dans un espace européen. Le pilote est et reste durablement au service de la voiture qu'il conduit, ce qui ne l'empêche pas de devenir une vedette et un champion sportif, dont la valeur est de permettre à son véhicule d'exprimer toute sa vitesse et sa fiabilité.

Le sport automobile a aussi une seconde origine, au carrefour de l'avènement des loisirs et de la généralisation de la pratique automobile par les classes supérieures

2. En témoignent les brochures et almanachs nationaux que publie l'AIACR et dans lesquels se côtoient calendriers sportifs, règlements, taxes et tarifs, cartes routières et itinéraires touristiques, bonnes adresses et conseils aux automobilistes. Voir par exemple les *Renseignements sur le tourisme automobile en France*, Paris, Association internationale des Automobile Clubs reconnus, 1929.

3. On trouve les règlements et procès-verbaux de commissions de l'AIACR dans la *Revue internationale de l'automobile* qui en est l'organe officiel ainsi que celui de la Fédération internationale des clubs motocyclistes.

des sociétés européennes⁴. Entre le pôle des stations climatiques, balnéaires, thermales ou d'altitude (Côte-d'Azur, Biarritz, Baden-Baden, Wiesbaden, Arosa...) et celui des grandes métropoles industrielles (Paris, Milan, Londres, Berlin, Essen et les villes de la Ruhr...), le tourisme automobile prend son essor ; la voiture devient au tournant du XX^e siècle un marqueur de modernité et de richesse⁵. Des aristocrates, des banquiers, de grands négociants, des journalistes de renom ou des industriels ajoutent la pratique sportive au plaisir de conduire : ils participent, en leur nom propre et dans leur véhicule particulier, à des compétitions d'élégance, d'endurance ou de vitesse⁶. Ils y rencontrent, à mesure que l'industrie automobile se développe, les quelques dizaines de pilotes qui courent au nom des constructeurs. Le sportif se mêle au mondain et les motivations touristiques ne se distinguent jamais totalement de la dimension compétitive⁷. On le comprend par exemple par la déclaration en préfecture de l'Automobile Club de Champagne : « [L'ACC] a pour but le développement de l'automobilisme dans les départements de l'Aube et de la Marne, et tous buts touristiques et sportifs⁸ ». Cette seconde origine explique le nombre important et la diversité des coureurs automobiles et, partant, la multiplication des courses en Europe dans le premier tiers du XX^e siècle. Les modes d'engagement sont alors variés : tandis que certains courent pour gagner leur vie, en leur nom propre, sponsorisés par des marques ou salariés de constructeurs, d'autres courent au contraire parce qu'ils en ont les moyens et le temps, avec le goût des mondanités ou du risque.

De cette double origine industrielle et touristique découle la pratique automobile sportive, adossée à une géographie du sport automobile, à une réglementation internationale, à un ensemble de capacités physiques et sociales exigées des pilotes. La grande majorité des pilotes, toutes nationalités confondues, avec une surreprésentation des États où l'industrie automobile est la plus développée (France, Allemagne, Angleterre, Italie), partagent un rapport intense et précoce à l'automobile. Les premiers chapitres des biographies de pilotes, souvent panégyriques mais riches d'informations, en témoignent. C'est, par exemple, le cas de Maurice Trintignant. Fils d'un rentier fortuné du Vaucluse, il est le benjamin d'une fratrie de cinq passionnés d'automobile : son frère René est successivement garagiste à Avignon, concessionnaire Amilcar, puis représentant commercial de la marque automobile Hudson et il travaille avec Henri, son cadet. René sera le premier à participer à une course automobile, avant Louis qui engage ses propres voitures (Amilcar C6, Bugatti 35, Bugatti 51), puis Henri qui court pour la marque Hudson et, enfin, Maurice qui commence sa carrière en 1938 sur une des Bugatti de son

4. Il y aurait 25,1 millions de « voitures de tourisme » en circulation dans le monde en 1928 et 29,8 millions en 1931, selon la National Automobile Chamber of Commerce de New York, chiffres repris dans la *Revue internationale de l'automobile*, n° 19, 1931, p. 32.

5. M. FLONNEAU, *Les cultures du volant. XX^e-XXI^e siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, 2008.

6. E. SCHIMPF et J. KRUTA, *Bugatti : l'aventure de la course automobile de 1920 à 1939*, Paris, Éditions techniques pour l'automobile et l'industrie, 2007, p. 22 sq.

7. M. DE SAINT MARTIN, « La noblesse et les 'sports' nobles », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 80, n° 1, 1989, p. 22-32.

8. Archives départementales de la Marne, 87 M 58 : récépissé de déclaration en préfecture de l'Automobile Club de Champagne du 6 octobre 1932.

frère Louis, mort en course en 1933⁹. On peut aussi arriver à la course automobile par la mécanique et l'aviation militaire, comme Robert Benoist dès les années 1910. En passant les frontières de la France mais en restant dans l'espace rhénan, le cœur de l'industrie et du sport automobiles, on trouve des trajectoires étonnamment similaires. Jos Zigrand, pilote et aviateur luxembourgeois, fut mécanicien, garagiste puis concessionnaire Bugatti pour le Grand-Duché tout en pratiquant la course automobile¹⁰. De même, Antonio Ascari est mécanicien à Milan puis pilote et représentant d'Alfa-Romeo en Lombardie jusqu'à sa mort en 1925 au Grand Prix de France à Montlhéry¹¹. Achille Varzi et Tazio Nuvolari, italiens comme lui, ainsi que les Allemands Bernd Rosemeyer et Hermann Lang, viennent quant à eux à la course automobile par la pratique motocycliste¹². Enfin, Arthur Legat, garagiste belge, accède à la notoriété en remportant le Grand Prix des Frontières à Chimay en 1931, devançant des vedettes internationales. C'est parmi les professionnels de l'automobile que se recrutent donc souvent les coureurs automobiles, mais il arrive aussi que l'inverse se produise : avec un ami garagiste et ses premiers gains en course (17 000 marks au début des années 1920), le futur champion allemand Rudolf Caracciola raconte avoir ouvert un magasin de voitures qui devait lui assurer des revenus réguliers¹³. Le lien précoce avec le commerce ou l'industrie automobile existe aussi sous la forme de relations interpersonnelles : René Dreyfus est au début de sa carrière, en 1927, soutenu matériellement par l'ancien pilote devenu concessionnaire Bugatti à Nice, Ernest Friedrich, qui lui prête des voitures, avant qu'il ne soit recruté par le constructeur Maserati pour concourir en son nom, tout en devenant son agent général pour la France¹⁴. De même, Louis Chiron, fils du directeur de l'Hôtel de Paris à Monaco a été initié par le même Ernest Friedrich¹⁵, avant d'être financé par de riches aristocrates qui fréquentaient l'hôtel dirigé par son père et furent sensibles à ses charmes de danseur mondain. Tous ces pilotes seront à un moment ou un autre de leur carrière salariés par des constructeurs pour remporter des victoires sportives. Ils auront tous été aussi, auparavant, en rapport direct ou indirect avec la construction ou le commerce automobiles, d'une part, et intégrés à une sociabilité mondaine européenne d'autre part. Ces caractéristiques communes créent les conditions d'émergence d'un groupe professionnel entre 1919 et 1939.

9. M. LOUCHE, *Trintignant-Wimille : un champion et son maître*, Alleins, Éditions Maurice Louche, 2002, p. 12 et suiv.

10. J.-M. PARIS et W. D. MEARN, *Jean-Pierre Wimille : à bientôt la revanche*, Toulouse, Drivers, 2002, p. 137.

11. M. TABUCCHI, *Alfa Romeo 1910-2010*, Antony, Éditions techniques pour l'automobile et l'industrie, 2011.

12. E. SCHIMPF et J. KRUTA, *Bugatti : l'aventure de la course automobile de 1920 à 1939*, *op. cit.*, p. 24.

13. R. CARACCIOLA, *Mein Leben als Rennfahrer*, Berlin, Deutscher Verlag, 1939.

14. Revue de presse de l'Automobile Club de France, publiée par *Les Sports de Provence*, 28 novembre 1931. Nous remercions ici M. Emmanuel Piat, archiviste de l'Automobile Club de France, qui a bien voulu la mettre à notre disposition.

15. « Automobile – Louis Chiron », in M. FAVALELLI, *Le disque des sports : interviews et commentaires de Max Favalelli*, s.l., Philips, 1955. Document sonore des collections de la Bibliothèque nationale de France, disponible sous forme numérisée à l'adresse : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k8803234z>

Autour de ce groupe évoluent des pilotes dits indépendants, qui sont propriétaires de leur voiture, conduisent, recrutent des auxiliaires et s'inscrivent dans des compétitions à leur compte, payant eux-mêmes leurs déplacements, leur inscription aux courses et leur hébergement. En 1933, Philippe Étancelin, Guy Moll, George Eyston ou encore le Chilien Juan Zanelli concourent ainsi en leur nom et à leurs frais à bord de leur propre Alfa Romeo Monza¹⁶. Ces *entrepreneurs de leur propre carrière*, pour reprendre la typologie de Sébastien Fleuriel et Manuel Schotté¹⁷, cohabitent sur la ligne de départ, dans les stands et dans les banquets mondains avec des *travailleurs contractuels* employés par les constructeurs. On ne peut les distinguer de façon nette et définitive des pilotes salariés. On ne peut les enfermer dans les catégories des *amateurs* et des *professionnels*, pour des raisons qui sont spécifiques au sport automobile européen dans l'entre-deux-guerres. En effet, aucun pilote n'est durablement et totalement indépendant et donc *amateur*, ne serait-ce que parce qu'il est souvent sponsorisé, que ce soit par des marques qui font ainsi leur publicité ou par des particuliers qui misent sur un champion potentiel. De même, aucun pilote ne reste salarié dans une écurie tout au long de sa carrière et ne peut donc être considéré à proprement parler comme un *professionnel*.

Au-delà du clivage amateurs/pros : deux trajectoires significatives

Envisageons dans cette perspective deux trajectoires individuelles de pilotes de renom qu'en apparence tout oppose : Philippe Étancelin et Rudolf Caracciola. Le premier est resté dans la légende comme un sportif indépendant tout au long de sa carrière. « Exemple du parfait dilettante qui n'y connaît rien en mécanique¹⁸ », il est suffisamment fortuné pour s'acheter des voitures de course sur ses propres deniers et les engager en compétition. Son indépendance, sa casquette, sa conduite et ses victoires le distinguent et le font connaître du vaste public qui assiste aux courses et lit les rubriques qui lui sont dédiées dans les journaux français et européens¹⁹. Le second est précocement devenu pilote d'écurie, recruté par le responsable des compétitions sportives chez Mercedes (1922-1931), puis chez Alfa-Romeo (1932) et, enfin, chez Mercedes-Benz (1934-1939). Il fut surnommé « le Maître de la pluie » (*Regenmeister*) après une victoire en 1926 au Grand Prix d'Allemagne dans des conditions météorologiques épouvantables. Son nom incarne la domination sur les circuits européens des écuries allemandes financées par le régime national-socialiste (Auto-Union, Mercedes-Benz), entre 1934 et 1939. Caracciola est en effet un des pilotes vedettes de ces « flèches d'argent » dans lesquelles il s'impose à peu près partout dans les années 1930.

Présentées ainsi, les conditions d'exercice de l'activité automobile de ces deux pilotes semblent totalement différentes : l'un serait « entrepreneur de sa carrière », l'autre salarié. Mais en s'y intéressant de près, leurs trajectoires révèlent des virages,

16. C. MOITY, *Les précurseurs de la formule 1 : 1895-1949*, Boulogne, Éditions techniques pour l'automobile et l'industrie, 2000, p. 134.

17. S. Fleuriel et M. SCHOTTÉ, « Le contractuel, l'entrepreneur, l'assisté : trois figures du travailleur sportif », *Espaces Marx*, n° 33, 2013, p. 43-51.

18. J.-P. DELSAUX, *Histoire mondiale de la course automobile. Tome 1- Tome 2*, Antony, Éditions techniques pour l'automobile et l'industrie, 2013, p. 227.

19. Parmi de nombreux portraits on peut citer R. LABRIC, « La casquette d'Étancelin », *L'Aéro*, 6 décembre 1933, p. 2, ou « Parmi les favoris », *Auto-Champagne*, juillet 1934, p. 15.

imperceptibles pour les spectateurs, qui changent année après année leurs conditions de travail. Après ses premières victoires qui font de lui une vedette, Philippe Étancelin est ainsi exonéré ou remboursé de ses frais d'inscription par des organisateurs de course qui cherchent à l'attirer, parfois aussi d'une police d'assurance onéreuse du fait des risques encourus. On sait qu'il connaît personnellement des organisateurs de courses et qu'il négocie courtoisement ou âprement sa présence sur la ligne de départ. Ainsi, après sa victoire au Grand Prix de la Marne en 1927 et une année passée loin des circuits, il reprend contact avec Raymond Roche, organisateur de l'événement, qui lui répond : « Suite à votre courrier [...] nous vous offrons confidentiellement et pour vous personnellement Frs. 2 000 de prime de départ, droits [d']engagement et assurance à notre charge²⁰ ». Pour l'année suivante, ce sont 3 000 francs qui lui sont proposés, ce qui correspond à environ quatre mois d'un salaire ouvrier moyen²¹, pour venir au circuit de Gueux. En 1929 et 1930 il obtient d'Ettore Bugatti, à titre personnel et sur sa demande, une réduction de 50 % sur l'achat de deux châssis Bugatti (facturés 75 000 francs et 90 000 francs), à condition qu'il garde ces voitures au moins trois mois et les utilise en course. Bien que les informations précises manquent en raison de leur confidentialité, il est très probable que de nombreux contrats avec des sponsors, notamment avec la marque d'essence Aéro, aient permis au champion français de réduire encore le coût de ses courses. Sa carrière est ainsi scandée par des dessous de table et des partenariats, des réductions et des passe-droits, ce qui subordonne en partie ses conditions de pratique aux enjeux d'entreprises commerciales et industrielles financièrement intéressées par les Grands Prix automobiles, eux-mêmes subventionnés par les pouvoirs publics²². En 1931, Étancelin cesse de concourir dans des Bugatti et achète désormais des Alfa-Romeo, le constructeur alsacien ne pouvant plus lui proposer un matériel performant à prix réduit. Endetté au début de sa carrière, Philippe Étancelin finit par devenir investisseur lui-même à la fin des années 1930. Ses conditions de rémunération et de pratique sportive sont, dans les faits, moins marquées par l'indépendance que par l'interdépendance entre ses intérêts sportifs et économiques et ceux de ses partenaires commerciaux et industriels.

De l'autre côté du spectre, la carrière de Rudolf Caracciola est elle aussi plus complexe qu'elle n'y paraît. L'hiver 1931, alors qu'il se trouve dans son chalet suisse à Arosa, il apprend avec surprise qu'il ne sera pas un des pilotes officiels de l'écurie Alfa Romeo, faute d'expérience des voitures italiennes, en lisant son contrat de travail avec Aldo Giovannini, directeur des courses chez le constructeur milanais. Ceci nous apprend qu'il existe des statuts et des conditions de travail différents chez les pilotes d'écurie. Caracciola doit en effet, avant révision de son contrat quelques mois plus tard, s'entraîner à Monza à l'écart des pilotes officiels que sont Giuseppe Campari, Tazio Nuvolari et Mario Umberto Borzacchini. Ses deux changements d'écurie, en 1932 et 1934, sont dus à l'abandon de la compétition automobile de la part de ses employeurs, conséquence de la crise économique du début des années 1930. Plutôt que d'entrer dans la Scuderia Ferrari, comme le lui conseille son

20. Lettre du 4 juin 1929 reproduite dans A. ÉTANCELIN, *Le livre de bord d'un pilote de Bugatti en Grand Prix*, t. 1, *Grands Prix de 1926 à 1931*, Sézanne, Éditions Imaginatif, 1994, p. 68.

21. T. PIKETTY, *Les Hauts revenus en France au XX^e siècle. Inégalités et redistributions, 1901-1998*, Paris, Grasset, 2001, p. 679.

22. Archives municipales et communautaires de Reims, 31 W 382-396.

patron chez Alfa Romeo, il monte en 1932 avec son ami Louis Chiron une écurie privée, la Scuderia CC, et devient ainsi un pilote indépendant pendant une saison. Vedette parmi les vedettes, triple champion d'Europe d'automobile, les conditions de travail de Rudolf Caracciola n'en sont pas moins sans cesse renégociées et remises en question, tributaires d'aléas extérieurs et de rivalités internes.

À l'aune de ces deux figures, on peut estimer que les statuts intermédiaires entre l'amateurisme et le professionnalisme sont trop nombreux au sein du groupe des pilotes et les trajectoires individuelles trop complexes pour que ces catégories d'analyse puissent être mobilisées avec pertinence. D'autant que les courses sont ouvertes à tous et qu'à considérer le palmarès général des épreuves automobiles de l'entre-deux-guerres, on se convainc rapidement que les performances sportives ne sont pas corrélées à un type de statut ou de contrat, du moins pas avant le basculement qui caractérise le milieu des années 1930. On comprend ainsi que ce que dit Rudolf Caracciola en 1935 s'applique à un grand nombre de pilotes, quel que soit leur statut :

[Il faut comprendre qu'] être pilote est un emploi à plein temps et que ce travail exige beaucoup plus d'heures de présence que bien d'autres professions. De mars à novembre je passe tous mes dimanches à piloter en course et pendant le reste de la semaine je m'entraîne, je fais des essais, des réglages ou je me déplace d'un circuit vers un autre. Entre novembre et mars, je conserve la forme en allant faire du ski²³.

C'est bien plutôt entre les « pilotes à plein temps » et les autres, qu'on pourrait appeler « touristes sportifs », qu'une distinction existe et se creuse à mesure que le sport automobile s'institutionnalise et devient plus exigeant financièrement et physiquement. En limitant le propos aux premiers, on peut s'intéresser aux conditions dans lesquelles ils pratiquent le sport automobile de compétition, et au prix qu'ils paient pour cela.

Des conditions de pratique différenciées

Il est possible d'identifier quatre facteurs qui ont un impact sur les conditions de travail des pilotes automobiles et qui permettent de dégager des catégories.

La nationalité des pilotes et des constructeurs constitue une première variable importante qui a des effets sur leur carrière, dans un contexte international mouvant. C'est particulièrement net après 1934, lorsque l'Italie fasciste puis l'Allemagne nazie financent leurs constructions automobiles nationales et entendent démontrer la supériorité de leurs régimes par des victoires sportives. Le pilote anglais Richard Seaman fait par conséquent l'objet de critiques, en particulier dans la presse britannique, lorsqu'il s'engage en 1937 chez Mercedes-Benz²⁴. Pour contrer l'hégémonie automobile allemande, l'État français et des industriels lancent en 1935 une souscription pour créer une Société d'études et de fabrication d'automobiles de course (SEFAC), de façon à faire revenir sur les circuits des voitures bleues – c'est la

23. R. CARACCIOLA, « Voulez-vous devenir pilote ? » [1935], in R. PRIOR, *Les années d'or. L'automobile*, Paris, Éditions Atlas, 1991, p. 77.

24. Voir à ce sujet : *Nazi Grand Prix – Richard Seaman and the Silver Arrows*, JWM Productions, diffusé le 12 janvier 2004 sur Discovery Channel, disponible sur www.youtube.com.

couleur de celles que conduisent les pilotes français²⁵. Dans une Europe de l'automobile qui ne connaît de frontières que sociales, les concurrences nationales sont à la fois discrètes et omniprésentes.

La santé économique des entreprises automobiles constitue un deuxième facteur. Le coût croissant que constituent la participation aux courses et la mise en place de départements dédiés à la compétition sportive au sein des entreprises provoque un nombre important de décrochages, de faillites et de restructurations. Après l'italien Fiat en 1925, la plupart des constructeurs britanniques abandonnent la création de voitures de course à la fin des années vingt (en 1931 pour Bentley) et se tournent vers des voitures de sport et de tourisme aux plus petites cylindrées. Mercedes fusionne avec Benz en 1926 et abandonne la course en 1931 avant d'y revenir ; Auto-Union naît de la fusion de quatre constructeurs indépendants. À l'inverse, de petits constructeurs se spécialisent dans la production de voitures de course, qu'elles en produisent quelques-unes par an (Maserati, Ferrari) ou quelques centaines (Bugatti produit jusqu'à quatre cents « Type 35 » et les commercialise comme de simples voitures de tourisme)²⁶. Ce facteur économique-industriel est indissociable des stratégies commerciales des constructeurs. L'abandon de la fabrication de voitures de course par les constructeurs britanniques tient par exemple autant au coût de cette production, qu'à une prise de conscience que le marché intérieur, florissant, permettra d'écouler de nombreuses voitures de sport ou de tourisme. Si on ajoute à cela les évolutions réglementaires apportées par la Commission sportive internationale, qui influencent directement la conception des voitures de course, on comprend pourquoi les pilotes changent régulièrement de cylindrée, d'écurie et, donc, de lieu de travail et de vie, de collègues et d'emploi du temps.

Un troisième facteur tient à réputation individuelle des pilotes : sur ce marché très concurrentiel et à fort enjeu économique et symbolique, un bon pilote est non seulement un individu doté de compétences pouvant mener le constructeur à la victoire sportive mais aussi une entité iconique, vecteur d'adhésion et d'identification de la part du public. Connus des spectateurs, potentiels acheteurs de voitures de série, les pilotes de haut niveau sont souvent affublés de surnoms, leur vie est l'objet de récits dans la presse, avec un foisonnement d'articles, d'interviews et de photographies. Parce que le sport automobile existe fondamentalement comme un support qui permet aux constructeurs de prouver la supériorité de leur production par rapport à leurs concurrents et comme un spectacle populaire de grande envergure, il est compréhensible que les pilotes deviennent des vedettes et que ce vedettariat influence leur marge de négociation, donc leurs conditions de travail, leur carrière et leur rémunération.

On peut enfin considérer comme un dernier facteur, le plus aléatoire mais aussi le plus spectaculaire et le plus spécifique, les accidents. Un nombre important de pilotes, plusieurs dizaines par an, décèdent au volant de leur automobile au cours des compétitions, de nombreux autres sont blessés ou finissent handicapés²⁷. Dans

25. Ce code qui veut que la couleur de la voiture en compétition corresponde à la nationalité de son pilote s'impose dans les années 1920.

26. P. DUMONT, *La vie des pilotes de course de 1919 à 1939*, Paris, Flammarion, 1983, p. 29.

27. Pour une compilation d'informations biographiques, voir H. ETZRODT, « Drivers », sur le site internet www.kolumbus.fi/leif.snellman, qui rassemble également des informations sur les courses et les véhicules.

la plupart des cas, les accidents graves modulent les conditions de travail en interrompant tout bonnement la relation d'emploi qui préexistait : Mario Borzacchini, Bernd Rosemeyer et Achille Varzi meurent ainsi au volant. Dans le cas des pilotes salariés, dont l'emploi est encadré par un contrat souvent annuel qui inclut une assurance en cas d'accident, de même que pour tout compétiteur obligatoirement assuré pour participer à une course, les ennuis mécaniques, les réparations nécessaires en rase campagne ou en haute montagne, les journées d'attente pour l'obtention d'une pièce de rechange font partie du travail du « sportif mécanique ».

Une population stratifiée

Lorsque les deux grands champions monégasque et allemand Louis Chiron et Rudolf Caracciola perdent, en hiver 1931, leur emploi de pilote d'écurie chez Bugatti et Alfa Romeo, ils sont ensemble à Arosa. Chiron propose alors à son ami de monter ensemble une écurie en écrivant sur un morceau de papier les dépenses nécessaires et les recettes qu'ils peuvent espérer. Dans la colonne des recettes, il inscrit trois éléments : les récompenses liées aux victoires sportives, les primes de départ qu'ils toucheraient en participant aux courses et les sommes relevant des partenariats publicitaires (*Reklamezuschüsse*)²⁸. En ce qui concerne les dépenses, les trois éléments prévus sont le prix de la préparation des voitures (achat, équipement, réparations), les coûts liés aux déplacements entre les diverses courses et, enfin, la rémunération de deux mécaniciens. La Scuderia CC, inspirée du nom des deux protagonistes, voit ainsi le jour. Cet épisode ne signifie pourtant pas le maintien du modèle du pilote indépendant pouvant gagner sa vie en remportant des courses comme avant-guerre, modèle qui survit jusqu'à la fin des années 1920 : si les deux associés peuvent s'affranchir d'un travail salarié au service de constructeurs, ils le doivent avant tout à leur qualité de pilotes ayant acquis une célébrité. Depuis le début des années 1930, l'institutionnalisation de la compétition sportive automobile et le développement de l'industrie automobile ont redéfini les conditions de la pratique sportive. Les courses officielles, c'est-à-dire inscrites au calendrier et réglementées par la Commission sportive internationale, sont globalement en nombre croissant (voir Tableau 1). Ceci est vrai à échelle européenne comme à échelle nationale : en France, on compte 101 courses officielles en 1935²⁹. Ces courses sont tout à la fois rémunératrices et onéreuses.

Cette évolution et le système de rémunération, qui repose principalement sur la performance sportive (il faut, en général, finir dans les trois premiers d'une catégorie, battre le record de vitesse ou d'endurance de la course ou faire le tour le plus rapide pour être rémunéré) ont une conséquence paradoxale : quand l'ensemble des compétitions, y compris les courses majeures, restent ouvertes à tous les conducteurs de véhicules homologués, le nombre de pilotes susceptibles d'être rémunérés diminue. À partir du début des années 1930, alors que la crise économique s'étend en Europe, ce ne sont plus, à quelques exceptions près, que des pilotes d'écurie salariés. En 1934, la domination de l'industrie allemande sur les catégories les plus prestigieuses

28. Pour le récit complet de cet épisode, voir R. CARACCIOLA, *Mein Leben als Rennfahrer*, op. cit., p. 73 sq.

29. « Calendrier des manifestations automobiles et motocyclistes pour 1935 », *Bulletin officiel – Automobile Club de France*, 132, novembre 1934, p. 12-13.

et les « Grandes épreuves » change la donne, tandis que la concurrence s'essouffle : Bugatti connaît de graves problèmes financiers, la SEFAC est un échec retentissant. Maserati, Ferrari et les constructeurs britanniques et français ne font plus concourir leurs pilotes que dans des voitures plus légères ou moins puissantes. Une stratification assez nette voit ainsi le jour, reposant sur un rapport rationalisé entre rémunération et mobilité : aux pilotes d'écuries allemandes les plus hautes rémunérations et la mobilité (catégories supérieures, épreuves majeures), aux pilotes d'autres écuries des rémunérations et une mobilité plus limitées (catégories inférieures, épreuves modestes ou plus importantes), aux pilotes dits indépendants les miettes du circuit (catégories inférieures, courses mineures et locales). L'augmentation du nombre de courses cache cette segmentation et la précarisation des milliers de pilotes les moins en vue. Le processus est déjà sensible au début de la décennie : dans un article qui sera repris par *L'Auto*³⁰, la *Gazzetta dello Sport* soulignait les disparités des revenus des pilotes italiens : cinq, tous sont pilotes d'écurie, avaient gagné en 1930 plus de 100 000 liras (340 650 liras pour Achille Varzi), six autres (quatre sont des pilotes d'écurie, deux, des indépendants qui roulent en Mercedes) entre 50 000 et 100 000 liras, six autres (deux indépendants et quatre salariés) entre 25 000 et 50 000 liras, tandis qu'ils étaient une cinquantaine, majoritairement indépendants, à n'avoir touché qu'entre 5 000 et 25 000 liras, avec des dépenses excédant sans doute leurs recettes.

Tableau 1 – Calendrier automobile international (1928-1936)³¹

Année	Courses	En France, en Italie et en Allemagne	Total des pays concernés
1928	55	29	15
1929	59	32	16
1930	71	37	16
1931	78	39	17
1932	69	39	16
1933	?	?	?
1934	74	41	16
1935	78	42	17
1936	82	36	18

Sur la route

Les pilotes qui ne sont pas salariés par des constructeurs se déplacent dans un « espace sportif alternatif »³², leurs rémunérations comme leurs mobilités sont restreintes ou,

30. « Un joli bilan », *L'Auto*, 2 novembre 1930, p. 2.

31. Nous avons réalisé ce tableau à partir du procès-verbal des assemblées générales annuelles de l'AIACR, *Revue internationale de l'automobile* et *Bulletin officiel – Automobile Club de France*. Celui-ci n'a pu être retrouvé pour l'année 1933.

32. M. BORZAKIAN et S. FERREZ, « L'invention du Grand Prix automobile : constitution et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres », *Sciences sociales et sport*, n° 3, 2010, p. 107-131. Les auteurs utilisent aussi l'expression *domaine sportif* pour caractériser cet espace dans lequel les pilotes amateurs pratiquent leur activité sportive.

en tout cas, conditionnées par leur investissement en temps et en argent qui n'atteint jamais les sommes dont disposent les écuries, principalement françaises, italiennes et allemandes (au moins la moitié des courses officielles ont lieu dans ces pays qui restent, jusqu'à la fin des années 1930, le cœur du sport automobile européen – voir Tableau 1). Bien que la distinction entre amateurs et professionnels semble ainsi ressurgir en partie à la fin des années 1930 en termes de rémunération et de mobilité, l'étude des conditions matérielles et psychologiques des déplacements des pilotes, sensiblement similaires quel que soit leur statut et, sans doute, la distance parcourue, ne permet pas de la retenir comme véritablement pertinente. En effet, les pilotes indépendants ont la plupart du temps un usage professionnel de la route : ils continuent à se recruter au sein de l'aristocratie, dans le monde des négociants, des industriels et des banquiers, dont les déplacements, professionnels ou pour les loisirs, impliquent la pratique automobile, qui est durant l'entre-deux-guerres le moyen de locomotion que préfèrent ces catégories de travailleurs et de touristes³³. L'extension du réseau routier européen et son amélioration permanente ouvrent l'Europe aux automobilistes-touristes aussi bien qu'aux professionnels de l'automobile (ou circulant en automobile), dans la pratique comme dans les représentations. Aussi l'extension et les mutations du circuit sportif se confondent avec l'accaparement de la route par les automobilistes. Se déplacer en voiture pour aller concourir aux courses fait partie pleinement du métier ou de la passion du pilote qui, quel qu'il soit, passe un temps considérable au volant d'une voiture. On s'en convainc aisément en suivant les déplacements que Richard Seaman dit avoir faits en 1935 dans « Une année en course »³⁴. Après avoir été pilote d'écurie chez Whitney-Straight l'année précédente, il achète une 1500 ERA et se met à son compte, soutenu financièrement par sa mère. Il fait partie de ces rares pilotes indépendants (il ne le reste qu'un an, avant son engagement chez Mercedes-Benz) qui sont compétitifs avec une mobilité à la hauteur des ambitions sportives. Sa saison commence au Grand Prix des Frontières à Chimay en Belgique le 9 juin, avant de se poursuivre au Nürburgring, dans l'ouest de l'Allemagne, puis à Kesselberg au nord de Munich. Il rentre en Angleterre pour faire réparer sa voiture puis participe à une course à Donington. Il est au Grand Prix de Dieppe le 21 juillet, prend le camion avec ses mécaniciens jusqu'au Grossglockner dans les Alpes autrichiennes avant d'aller à la Coppa Acerbo à Pescara, en Italie. Il passe par Milan en Ford, tandis que ses mécaniciens partent en camion jusqu'en Suisse, où il participe au Grand Prix de Berne le 25 août et à une course de côte à Fribourg. Il se rend ensuite à Bâle en voiture puis embarque son équipage dans un avion en direction de Belfast d'où il se rend au circuit de Brooklands en Angleterre. Enfin, il reprend sa Ford jusqu'à Douvres, revient en bateau sur le continent, puis traverse une bonne partie de l'Europe jusqu'à Brno en Tchécoslovaquie où il participe, le 29 septembre, au Grand Prix national au circuit de Masaryk. Sur ces douze courses, il ne finit que quatre fois dans les trois premiers et connaît de très nombreux problèmes mécaniques...

Le pilote voyage donc avec ses mécaniciens, indispensable staff technique et travailleurs sportifs à part entière, salariés par le pilote ou le constructeur qui les embauche. Les veilles et soirs de course, il retrouve ses concurrents dans un hôtel

33. C. BERTHO-LAVENIR, « La route saisie par l'automobile. 1895-1920 », *Traverse, Revue d'histoire*, n° 2, 1999, p. 109-124.

34. Cité dans R. PRIOR, *Les années d'or. L'automobile*, Paris, Éditions Atlas, 1991, p. 68 sq.

luxueux choisi par les organisateurs de l'événement, avant que chacun ne reprenne la route de son côté et que tous ne se retrouvent à nouveau réunis pour la prochaine course. Les déplacements font ainsi partie de l'activité de tout pilote de course, les lieux fréquentés et les itinéraires empruntés étant généralement les mêmes, ce qui favorise les interconnaissances entre ceux qui sont salariés et les autres, et contribue à la constitution d'un groupe professionnel cohérent. La presse et les pilotes eux-mêmes véhiculent, du reste, l'image d'un groupe de jeunes hommes liés par la passion et le voyage et inscrivant leurs récits dans l'air du temps : celui du triomphe de la vitesse et de la modernité urbaine, de la liberté par la voiture et la paix revenue, d'une bourgeoisie européenne qui ne connaîtrait ni frontières ni obstacles insurmontables³⁵. Les trajets et les routes, vus comme autant de chemins de la liberté motorisée, sont en réalité dessinés et décidés par les organisateurs des courses, les membres de la CSI et les constructeurs automobiles qui se côtoient au sein des Automobile Clubs européens, véritables groupes de pression et initiateurs du développement viaire et du sport automobile³⁶. Pour décrire l'activité des pilotes automobiles, on ne peut donc faire l'économie d'une étude des instances sportives, commerciales et industrielles dont dépendent leurs conditions d'existence et leur pratique sportive.

Les pilotes, faire-valoir de leur voiture

Il ne faut pas isoler artificiellement les pilotes automobiles de l'ensemble des participants aux événements automobiles ni de l'industrie automobile, qui informent très largement leur pratique sportive.

Ceci est particulièrement visible et important les jours de course, quand les pilotes entrent en scène et sont au centre du spectacle. L'événement sportif, en fonction de son importance et de sa nature, dure jusqu'à plusieurs jours, parfois plusieurs semaines pour les rallyes les plus longs comme celui de Monte-Carlo. Plusieurs dizaines de milliers de spectateurs y assistent, 50 000 au Grand Prix de Belgique en 1937 par exemple, et parfois davantage (plus de 250 000 spectateurs auraient assisté au Grand Prix d'Allemagne de 1935)³⁷. Les courses ne sont qu'un des moments de l'événement. Lors des Grands Prix, elles sont précédées par la présentation des véhicules qui concourent. C'est le cas lors du Grand Prix de la Marne, la veille de la course, au centre-ville de Reims, devant le siège du journal *L'Éclairer de l'Est* qui patronne l'événement. La présentation peut aussi avoir lieu, toujours en grande pompe, dans un hangar richement aménagé aux abords du circuit. Venu parfois de loin, le public se masse autour des voitures pour prendre connaissance des dernières innovations ; les journaux présentent ces bijoux technologiques comme l'attraction principale de l'événement sportif et sa véritable raison d'être : les pilotes ne disputent jamais cette primauté aux bolides qu'ils conduisent. La compétition

35. On trouvera un éclairage différent sur ces questions dans J.-Y. GUILLAIN, « Villégiature, loisirs sportifs et chemins de fer : l'image du sport dans les affiches ferroviaires (1919-1939) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 35, 2006, p. 155 sq.

36. « Pourquoi l'A.-C. de Champagne est affilié à la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France », *Auto-Champagne*, décembre 1932, p. 2.

37. Par exemple G. FRAICHARD, « Grand Prix d'Allemagne », *Match*, 30 juillet 1935, p. 2, qui annonce même 300 000 spectateurs. Ces chiffres difficilement vérifiables doivent être maniés avec précaution.

sportive se confond même, dans certaines occasions, avec la présentation des véhicules. C'est le cas à Wiesbaden, station thermale allemande très huppée, où l'apothéose du tournoi automobile annuel consiste en un concours d'élégance : les carrosseries sont astiquées et les voitures à l'arrêt se disputent la récompense³⁸. Dans les compétitions de vitesse, le matin précédant la course, des essais sont effectués sur le circuit par les mécaniciens ou les pilotes d'essai des écuries, et une bonne part du public est alors déjà présente. Avant la course, le spectacle a donc déjà commencé, sans les pilotes. Au fil des années, toutefois, les règlements de l'AIACR imposent que les temps réalisés aux essais servent à décider la position de chacun sur la ligne de départ : les pilotes en viennent à réaliser eux-mêmes les essais avec leurs mécaniciens, sous l'autorité du directeur sportif, s'ils en ont un, et du directeur de course. Enfin, après la course, les voitures gagnantes sont à nouveau exposées ; les pilotes doivent ensuite participer aux mondanités péri-sportives du dîner et de la soirée dansante, sous l'œil de leurs supérieurs hiérarchiques, des journalistes, des organisateurs, des investisseurs et des dirigeants du sport automobile représentant la CSI ou l'AIACR. Ces mondanités sont une contrainte à laquelle ils doivent se soumettre, *autour* des personnages principaux de l'événement que sont les voitures. Dans les loges et les espaces réservés à une toute petite minorité de privilégiés, l'événement sportif est l'occasion de nouer des relations commerciales, les pilotes jouant un rôle de faire-valoir ou tout au plus de preuves vivantes de la fiabilité des véhicules qu'ils conduisent en spécialistes.

Une dépendance croissante aux constructeurs

C'est précisément parce que les voitures sont les vedettes des compétitions automobiles que les constructeurs sont les principaux bénéficiaires du développement de ce sport, Bugatti, Alfa-Romeo, Maserati, Mercedes-Benz et Auto-Union étant les cinq entreprises les plus en vue du circuit. À la création du championnat d'Europe automobile par la CSI en 1925, le titre revient à un constructeur. Il faudra attendre dix ans avant qu'un premier classement des pilotes soit établi, indice supplémentaire que, dans les perceptions de l'époque, c'est la qualité de la voiture et non celle du sportif qui fait gagner la course. L'effacement de celui-ci derrière celle-là en découle naturellement. Si les Allemands Rudolf Caracciola et Bernd Rosemeyer sont proclamés champions d'Europe (trois fois pour le premier, en 1936 pour le second), ce sont surtout leurs écuries respectives, Mercedes-Benz et Auto-Union, qui impriment alors la marque de leur hégémonie sur le sport automobile ; il est d'ailleurs très probable que les deux champions sont contractuellement astreints à partager la récompense pécuniaire attachée à leur titre avec leurs collègues d'écurie. Le véritable championnat reste bien celui des constructeurs. Les règles de cette compétition évoluent en fonction de deux logiques présentes dans les textes réglementaires édictés par la CSI : une logique industrielle, qui engendre un ajustement des règles par rapport aux innovations technologiques introduites par les constructeurs, et une logique commerciale, destinée à rendre ce sport spectaculaire et rentable. Ces règles et leurs modifications sont imposées aux pilotes par ceux qui financent, organisent et réglementent ce sport et se côtoient au sein de la CSI. L'innovation

38. J.-P. DELSAUX, *Histoire mondiale de la course automobile. Tome 3 : 1930-1935*, Antony, Éditions techniques pour l'automobile et l'industrie, 2014, p. 115.

étant constante et les dommages fréquents, les pilotes doivent changer de véhicule plusieurs fois par saison et s'adapter à ceux que leur fournissent les ingénieurs et mécaniciens de l'écurie.

La spécificité des sports mécaniques, dans le contexte particulier de l'Europe de l'entre-deux-guerres, est bien l'établissement d'une relation déséquilibrée entre leurs pratiquants et les industriels grâce auxquels et pour lesquels ils pilotent, étant donné la nécessité d'utiliser une voiture performante pour atteindre la victoire. Ceci a comme conséquence de conférer un rôle fondamental à des individus qui ne sont pas des sportifs, mais sans lesquels il n'y aurait pas de sport automobile : les mécaniciens. Les pilotes qui racontent leur parcours dans la presse citent toujours le nom de ces techniciens indispensables qui préparent et réparent les voitures et les accompagnent dans leurs pérégrinations. Le statut du mécanicien est fonction du statut du pilote : lorsque celui-ci est pilote d'écurie, il est le chef d'un équipage dont fait aussi partie le mécanicien ; les deux répondent alors aux ordres d'un même directeur sportif et ont le même employeur, le constructeur. Lorsque le pilote est indépendant, le mécanicien est son employé, comme nous l'avons vu dans le cas de la Scuderia CC qui engage deux auxiliaires. Cette situation fait du pilote indépendant le chef d'une petite entreprise. Il arrive qu'il embauche alors également un « manager » pour s'occuper de l'organisation des déplacements, de la logistique et de la comptabilité. Cette division du travail relève bien d'une dynamique de professionnalisation et d'une nécessaire adaptation des pilotes à la logique entrepreneuriale et industrielle qui organise leur activité, quand bien même ils échappent au salariat. Cette professionnalisation va de pair avec une soumission croissante des pilotes qui s'effacent irrémédiablement derrière l'autorité des constructeurs et la renommée de leur bolide : dans la deuxième moitié des années 1930, on parle dans la presse et sur les grilles de départ de Maserati I, Maserati II, Auto-Union I pour désigner les équipages officiels des écuries, faisant ainsi disparaître jusqu'au nom du pilote derrière la marque de l'employeur. La domination des industriels sur le sport automobile franchit alors un pas décisif, que la crise économique et l'intervention des États allemand et italien viennent renforcer. Cette situation se fige en 1939 avec la guerre, lorsque les courses sont brutalement interrompues et, avec elles, les départements compétition des écuries de course et les carrières des pilotes, provoquant une nouvelle et ultime transformation de leur pratique sportive par des éléments extérieurs.

La dimension industrielle du sport automobile a largement pris le pas sur sa dimension touristique entre les deux guerres. Il existe encore, dans les années 1930, de riches amateurs de vitesse qui s'engagent en course et les événements sportifs automobiles conservent un cachet mondain, mais l'enjeu de ce sport s'est déplacé vers la démonstration de la concurrence industrielle entre constructeurs à des fins d'exploitation commerciale. Le processus est celui d'une réappropriation permanente du sport automobile par les industriels, par négociation avec les organisateurs de course et les instances dirigeantes de l'automobilisme au sein desquelles ils sont représentés. Les performances sportives sont donc celles des voitures avant d'être celles des pilotes, elles médiatisent et prouvent, sur tout le continent européen et dans le but ultime de vendre des véhicules, une supériorité industrielle des unes par rapport aux autres. La compétition automobile est la représentation spectaculaire, artificielle et

stylisée de luttes technologiques, publicitaires, nationalistes et idéologiques. C'est à ce titre que l'eupéanisation de ce sport est intrinsèquement liée à sa subordination aux intérêts industriels.

Dans ce cadre, les sportifs, vedettes dominées, sont les auxiliaires du grand spectacle industriel et marchand en Europe, dont les retombées, tant économiques que symboliques, sont confisquées par les constructeurs. Leur mobilité, les étapes de leur carrière, leurs rémunérations présentent une grande diversité de situations qui convergent néanmoins vers une même subordination à des exigences et des règlements toujours plus contraignants à l'élaboration desquels ils ne sont pas associés. Groupe professionnel en cours d'homogénéisation, les pilotes automobiles perdent au cours de la période étudiée en liberté individuelle ce qu'ils gagnent en reconnaissance sociale. L'observation des conditions d'exercice de leur pratique sportive permet de mettre en évidence un paradoxe tout à fait caractéristique des mutations du sport et du capitalisme industriel alors en cours : vedettes et icônes de la modernité triomphante et de la liberté motorisée, les pilotes sont aussi de passifs arguments de vente d'un bien de consommation, la voiture individuelle, ballottés par des enjeux économiques qui les dépassent. Dans l'Europe des années 1920 et 1930, les risques de la pratique automobile restent inchangés mais les pilotes y consentent progressivement pour d'autres qu'eux-mêmes, ceux dont ils représentent les intérêts. Le vedettariat sportif est donc une représentation tronquée, mais puissante, du déclenchement d'un processus par lequel les sportifs sont dépossédés du sport qu'ils pratiquent.

