



Sport, acteurs et représentations n°11

La fabrique  
de l'information sportive :  
*L'Auto* (1900-1944)

sous la direction de  
Benoit Caritey

l'épure

JOURNAL DE SPORTS

Ouvrage publié avec le soutien du LIR<sub>3</sub>S (anciennement Centre Georges-Chevrier, UMR 7366 CNRS-uB), de l'IREDU (Institut de Recherche sur l'Éducation, EA 7318) et de l'Institut universitaire de France.

Crédits de couverture : *L'« Auto » : façade de la maison (intérieur de la cour)*, photographie de presse, Agence Meurisse, 1920, Bibliothèque nationale de France. Conception graphique © Éditions et presses universitaires de Reims

ISBN (broché) : 978-2-37496-102-6

ISBN (PDF) : 978-2-37496-117-0



Cet ouvrage est mis à disposition selon les termes de la licence [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) attribution / pas d'utilisation commerciale 4.0 international

**ÉPURE • Éditions et presses universitaires de Reims, 2020**

Bibliothèque Robert de Sorbon

Avenue François-Mauriac / CS40019 / 51 726 Reims Cedex

[www.univ-reims.fr/epure](http://www.univ-reims.fr/epure)

Diffusion FMSH – CID

18-20 rue Robert-Schuman / 94 220 Charenton-le-Pont

[www.lcdpu.fr/editeurs/reims](http://www.lcdpu.fr/editeurs/reims)

# Sport, acteurs et représentations

VOLUME 11

**Collection dirigée par Tony Froissart**

---

**Collection « Sport, acteurs, représentations »  
dirigée par Tony Froissart**

**Comité scientifique**

Michael Attali, université Rennes 2 ; Thomas Bauer, université de Limoges ; Natalia Bazoge, université Joseph-Fourier Grenoble 1 ; Hélène Bezille, université Paris-Est Créteil ; Daphné Bolz, université de Rouen ; Karen Bretin, université de Bourgogne ; Jean-Paul Callède, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine ; Benoît Caritey, université de Bourgogne ; Florence Carpentier, université de Rouen ; Olivier Chovaux, université d'Artois ; Patrick Clastres, Sciences-Po Paris ; Évelyne Combeau-Mari, université de La Réunion ; Pascal Delheye, KU Leuven ; Paul Dietschy, université de Franche-Comté ; Philip Dine, National University of Ireland (Galway) ; Carine Erard, université de Bourgogne ; Tony Froissart, université de Reims Champagne-Ardenne ; Térésa González Aja, Universidad Politécnica de Madrid ; André Gounot, université de Strasbourg ; Richard Holt, De Montfort University (Leicester) ; Denis Jallat, université de Strasbourg ; Françoise Laot, université de Reims Champagne-Ardenne ; Florence Legendre, université de Reims Champagne-Ardenne ; Jean-Marc Lemonnier, université de Caen ; Philippe Liotard, université de Lyon ; Jean-François Loudcher, université de Franche-Comté ; Yves Morales, université Toulouse 3 ; Cécile Ottogali-Mazzocavalo, université Lyon 1 ; Timothy Morris, University of Texas at Arlington ; Isabelle Queval, université Paris-Descartes ; Jean-Nicolas Renaud, ENS Rennes ; Luc Robène, université Bordeaux 2 ; Anne Roger, université Lyon 1 ; Jean Saint-Martin, université de Strasbourg ; Magali Sizorn, université de Rouen ; Thierry Terret, université de Lyon ; Philippe Tétart, université Rennes 2 ; Joris Vincent, université Lille 2 ; Yves Verneuil, université de Lyon ; Christian Vivier, université de Franche-Comté.

# La fabrique de l'information sportive : *L'Auto* (1900-1944)

sous la direction de

**Benoît Caritey**

**l'epure**  
ÉDITIONS ET PRESSES UNIVERSITAIRES DE NÎMES



## **Table des matières**

---

Introduction..... 9  
par Benoît Caritey

### **Première partie Entreprise, acteurs et stratégies commerciales**

CHAPITRE I • Une entreprise de presse  
dans la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle .....23  
par Benoît Caritey et Gilles Montéréal

CHAPITRE II • *L'Auto* est sur le ring : le rôle d'un organe de presse  
dans l'organisation d'un spectacle sportif (avant 1914) ..... 73  
par Sylvain Ville

CHAPITRE III • La soupape plutôt que le pignon : l'identité  
publicitaire de *L'Auto* (1900-1914) ..... 95  
par Philippe Tétart

CHAPITRE IV • *L'Auto* dans la Grande Guerre :  
source et acteur de l'histoire du sport..... 137  
par Paul Dietschy

CHAPITRE V • Le feuilleton sportif ou *L'Auto*-promotion .....167  
par Thomas Bauer

## Seconde partie Contenus et ligne éditoriale

CHAPITRE VI • Du sport plein les mirettes : analyse plastique de l'icônographie de <i>L'Auto</i> (1900-1944).....	189
par Sébastien Laffage-Cosnier, Brice Monier, Denis Jallat et Christian Vivier	
CHAPITRE VII • <i>L'Auto</i> et le sport ouvrier (1918-1939) : une prétention apolitique mise à l'épreuve.....	225
par Tom Busseuil	
CHAPITRE VIII • Irène Popard et Alice Milliat intéressent <i>L'Auto</i> (1921-1939).....	245
par Carine Érard	
CHAPITRE IX • <i>L'Auto</i> dans la tourmente de Berlin : réception des Jeux nazis et dispositifs de couverture des grands événements dans la presse sportive française en 1936.....	269
par Karen Bretin-Maffioletti	
CHAPITRE X • Bien manger selon le journal <i>L'Auto</i> : culture alimentaire et culture sportive.....	297
par Philippe Ricaud et Emmanuella di Scala	
CHAPITRE XI • <i>L'Auto</i> et les politiques de préparation militaire, d'éducation physique et de sport en France (1900-1944).....	323
par Benoît Caritey et Jean-Jacques Dupaux	
CHAPITRE XII • <i>L'Auto</i> et la défense de l'amateurisme.....	377
par Benoît Caritey et Tom Busseuil	
Conclusions.....	437
par Benoît Caritey	
Présentation des auteurs.....	445
Remerciements.....	447

# Introduction

**Benoît Caritey**

---

Le 16 octobre 1900, les amateurs de sport de la capitale découvrent *L'Auto-Vélo* dont la naissance est annoncée depuis plusieurs jours dans les grands titres de la presse d'information. Le 8 octobre, *Le Journal* présente son prochain lancement comme un événement : « Hier, au vélodrome du Parc des Princes, tandis que se disputait le match Jacquelin-Cooper-Meyers, on ne parlait guère, en outre de l'éclatante forme du champion français, que du futur quotidien sportif qui va paraître incessamment<sup>1</sup> ». Selon *Le Petit Journal* du 13 octobre, « Le sport prend chaque jour chez nous un tel développement que le besoin se faisait sentir d'un organe bien informé et d'une lecture attrayante<sup>2</sup> ». Le 16, *Le Journal* s'arrête sur la couleur du nouveau quotidien « imprimé sur papier paille clair » : « on reconnaît ainsi de loin les lecteurs de l'«Auto-Vélo»<sup>3</sup> ». *Le Petit Journal* en détaille le programme : « *L'Auto-Vélo*, [...] s'occupera spécialement d'automobilisme, de vélocipédie, de lutte, de boxe, d'escrime, de football et, en général, de tous les sports de plein air<sup>4</sup> ». *Le Figaro* fait l'article en précisant que le journal « s'est assuré la collaboration d'une véritable élite de rédacteurs et de chroniqueurs dont les noms font autorité dans tous les sports<sup>5</sup> ». Et le 17, *Le Gaulois* se réjouit : « Gros succès, hier, pour le premier numéro de *L'Auto-Vélo*, notre nouveau confrère quotidien qui va

---

1. « Les sports – Automobilisme », *Le Journal*, 8 octobre 1900, p. 5.

2. « Échos de partout », *Le Petit Journal*, 13 octobre 1900, p. 2.

3. *Le Journal*, 16 octobre 1900, p. 1.

4. « Nouveau journal sportif », *Le Petit Parisien*, 16 octobre 1900, p. 3.

5. *Le Figaro*, 16 octobre 1900, p. 1.

nous donner désormais au jour le jour les dernières nouvelles sportives du monde entier<sup>6</sup> ».

Il ne faut bien entendu pas se laisser abuser par ces annonces qui relèvent d'une campagne promotionnelle orchestrée avec soin. Rien ne garantit le succès d'une entreprise particulièrement hasardeuse, son directeur, Henri Desgrange, ne l'ignore pas<sup>7</sup>. Nombreuses ont été en effet les tentatives de création de journaux spécialisés au cours de la décennie précédente<sup>8</sup>. La plupart se sont rapidement soldées par un échec commercial et *Le Vélo*, fondé en 1892 par Paul Rousseau et Pierre Giffard, domine sans partage le petit monde de la presse sportive. Son principal concurrent, *Le Journal des sports* – l'ancien *Paris-Vélo* lancé en 1893 et dirigé par Alexandre de Lucenski – auquel Desgrange avait collaboré comme journaliste, a cessé de paraître à la fin de l'été 1900.

Quatre ans plus tard, *Le Vélo* disparaît des kiosques et laisse le champ libre à *L'Auto* – c'est désormais son titre – qui devient dès lors le journal sportif de référence et le reste jusqu'à sa disparition le 17 août 1944. Ses tirages le placent parmi les principaux titres de la presse nationale, à bonne distance, certes, des « quatre grands » (*Le Journal*, *Le Matin*, *Le Petit Journal* et *Le Petit Parisien*) et, dans les années 1930, loin derrière *Paris-Soir*. Il est réputé pour la qualité des informations qu'il livre quotidiennement à propos des grands événements sportifs, de l'activité des principales institutions sportives françaises et internationales, de la politique nationale en matière de sport et, grâce à un réseau de correspondants locaux, de la vie sportive dans les différentes régions de France et à l'étranger – des informations dont il a fréquemment la primeur, voire parfois l'exclusivité. On lui prête en outre un pouvoir considérable. Les dirigeants sportifs redoutent les campagnes de presse orchestrées par *L'Auto* et les éditoriaux incendiaires d'Henri Desgrange, son patron historique. Les responsables ministériels de l'éducation physique et des

---

6. *Le Gaulois*, 17 octobre 1900, p. 2.

7. Jacques Goddet rapporte que des années plus tard, « Henri Desgrange se souvenait encore avec émotion d'un clair matin d'avril 1900 où ils étaient assis sur un banc, Victor Goddet et lui, avenue de la Grande-Armée, devant l'hôtel qui abritait les bureaux de M. de Dion. "Que devons-nous faire ?" s'interrogeaient-ils. "Accepter ? Refuser ? Si nous ratons notre affaire, Giffard ne va pas nous rater, lui. Et notre pauvre Parc des Princes, qu'est-ce qu'il perdra dans la bataille !" Ce jour-là encore, ils remirent leur décision au lendemain. » (Goddet Jacques, *L'équipée belle*, Paris, Robert Laffont/Stock, 1991, p. 16)

8. Philippe Tétart en relève quarante-neuf entre 1890 et 1899 incluant les fusions et les tentatives de relance par changement de titre.

sports doivent composer avec lui. En outre, *L'Auto* tire une part de sa notoriété au fait d'avoir créé le Tour de France cycliste et d'en avoir organisé les trente-trois premières éditions.

Et lors du décès d'Henri Desgrange, quarante ans après sa création, le « petit journal né le 16 octobre 1900 », peut s'enorgueillir d'être devenu « l'un des plus grands journaux du monde, et certainement le plus grand des journaux sportifs du monde entier<sup>9</sup> ».

Or, malgré l'importance que l'on ne peut que reconnaître à ce fleuron de la presse nationale, aucune monographie ni recherche collective ne lui a encore été spécifiquement consacrée. Cette lacune est d'autant plus paradoxale que l'histoire de *L'Auto* est systématiquement prise en exemple, tant par les historiens des médias que par les historiens du sport, lorsqu'ils abordent la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle. Ils y puisent des exemples et des anecdotes permettant aux uns de caractériser les transformations du paysage médiatique dans les dernières décennies du « siècle de la presse<sup>10</sup> » ou les premières manifestations d'une culture de masse, et aux autres d'illustrer le développement du spectacle sportif et sa médiatisation avant et après la Première Guerre mondiale.

Comment expliquer ce paradoxe ? On peut avancer quatre raisons. La première est l'intérêt exclusif que, traditionnellement, les historiens des médias portent à la presse quotidienne et politique, un intérêt nourri par une sourde inquiétude : comment journaux et journalistes se sont-ils acquittés de la mission qui leur est dévolue en démocratie, à savoir porter à la connaissance du public une information complète, objective et respectueuse de la diversité des points de vue sur tous les sujets dignes de retenir son attention ? Dans quelle mesure les conditions de leur liberté, de leur indépendance, de leur désintéressement, indispensables à l'accomplissement de cette mission, étaient-elles réunies ? Si l'on s'en tient à l'importance – négligeable, il faut en convenir – de l'Information sportive pour la démocratie, on peut comprendre que les historiens des médias aient privilégié l'étude d'autres titres de la presse écrite. En revanche, si l'on envisage le fait que le monde de la presse sportive n'est pas un monde clos sur lui-même, que les journaux spécialisés sont bâtis sur le même modèle que les autres, que leur fonctionnement est simi-

9. « Une vie de travail », *L'Auto*, 17 août 1940, p. 1.

10. En référence au titre de l'ouvrage de Christophe Charle, *Le siècle de la presse (1830-1939)*, Paris, Le Seuil, 2004.

laire, que leurs relations avec les autres titres de la presse sont étroites et les échanges nombreux, l'histoire de *L'Auto* apparaît comme un terrain valable d'étude du fonctionnement des entreprises de presse et des processus de fabrication de l'Information. Pierre Bourdieu considérait qu'« un des secrets du métier de sociologue consiste à savoir trouver les objets empiriques à propos desquels on peut poser réellement des problèmes très généraux<sup>11</sup> ». C'est, à n'en pas douter, un des « secrets » du métier d'historien également. Et l'on peut dès lors envisager l'histoire de *L'Auto* comme un de ces objets empiriques à partir desquels il est possible d'instruire une question centrale de l'histoire des médias : l'influence des conditions réelles d'indépendance, de neutralité et de désintéressement des journaux et des journalistes sur le contenu des articles qu'ils publient.

La deuxième raison est la priorité accordée par les historiens du sport à l'histoire des activités (la gymnastique ou le football, par exemple) et des institutions sportives (organisations sportives nationales et internationales, grandes compétitions, etc.) qui les conduit à envisager la presse sportive simplement comme une source, et non comme un objet d'étude. Or, les analyses des rapports entre le sport et la presse développées depuis les années 2000<sup>12</sup> invitent à réévaluer le rôle joué par les journaux et les journalistes dans le développement du phénomène sportif au cours de la période 1870-1914 et de l'entre-deux-guerres. Non

11. Bourdieu Pierre, « Le sociologue en question », *Questions de sociologie*, Paris, Minuit, 1980, p. 51.

12. Plusieurs publications collectives ont été consacrées au sujet ces dernières années : Combeau-Mari Évelyne (dir.), *Sport et presse en France (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Le Publieur, 2007 ; Clastres Patrick et Méadel Cécile (dir.), « La fabrique des sports », *Le Temps des médias*, n° 9, 2007 ; Attali Michael (dir.), *Sports et médias, du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Biarritz, Atlantica, 2010 ; Tétart Philippe et Villaret Sylvain (dir.), *Les voix du sport. La presse sportive régionale à la Belle Époque*, Biarritz, Atlantica, 2010 ; Attali Michaël et Combeau-Mari Évelyne (dir.), *Le sport dans la presse communiste*, Rennes, PUR, 2013 ; Tétart Philippe (dir.), *La presse régionale et le sport. Naissance de l'Information sportive (années 1870-1914)*, Rennes, PUR, 2015 ; Obœuf Alexandre (dir.), *Sport et médias, « les essentiels d'Hermès »*, Paris, CNRS, 2015. Pour un état des lieux des travaux sur le sujet, lire Combeau-Mary Évelyne, « Sport et presse en France au XX<sup>e</sup> siècle, Approche historiographique et état des recherches », in Attali Michaël (dir.), *op. cit.*, 2010 ; Tétart Philippe et Villaret Sylvain, « Introduction », in Tétart Philippe et Villaret Sylvain (dir.), *op. cit.*, 2010 ; Tétart Philippe, « Introduction : des articles aux pages sportives : état des lieux et intentions », in Tétart Philippe (dir.), *op. cit.*, 2015 ; Tétart Philippe, « La presse sportive au regard de l'historien. Questions, méthodes et sources », in Derèze Gérard, Diana Jean-François et Standaert Olivier (dir.), *Journalisme sportif, méthodes d'analyse des productions médiatiques*, Louvain-la-Neuve, De Boeck, 2015.

seulement la presse, nationale ou régionale, spécialisée ou non, contribue à la formation et à la diffusion de représentations collectives sur le sport dès les dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle, mais en créant et organisant des compétitions dans différentes activités (cyclisme, automobilisme, course à pied, natation, etc.), les journaux jouent un rôle décisif dans l'élaboration d'un calendrier sportif et la codification des épreuves. Ces différents éléments conduisent Philippe Tétart et Sylvain Villaret à poser l'hypothèse d'une culture sportive fondée sur un socle avant tout médiatique<sup>13</sup>. Dans cette perspective, un journal comme *L'Auto* ne peut plus être considéré simplement comme témoin de l'actualité sportive et reflet des représentations sociales de son temps. Sa contribution à l'histoire du sport doit être précisée.

La troisième raison tient à la réputation sulfureuse de *L'Auto*. En raison des liens étroits qu'il entretient avec le monde du spectacle sportif professionnel, on lui impute volontiers une part de responsabilité dans le dévoiement du sport amateur, le « sport pur » considéré, jusqu'aux années 1980 au moins, comme la seule forme de pratique sportive digne d'intérêt. Il est en outre soupçonné d'avoir abusé de sa position dominante, et d'avoir fait pression sur les organisateurs de rencontres sportives et sur les pouvoirs publics pour servir ses propres intérêts. On le classe enfin parmi les organes de presse proches de l'extrême droite, arguant que ceux qui l'ont créé sont des antidreyfusards notoires, qu'il ouvre volontiers ses colonnes à des journalistes et écrivains de la droite radicale, et qu'il continue de paraître sous l'Occupation, ce qui lui vaut d'être interdit à la Libération comme journal collaborationniste. Cette lecture ne fait cependant pas l'unanimité. Certains auteurs se posent en défenseurs de *L'Auto*, qui n'aurait rien fait d'autre que promouvoir la pratique de l'éducation physique et des sports, en soutenant le sport amateur tout autant que le sport professionnel. Il serait resté fidèle à l'engagement de neutralité politique pris au moment de sa naissance. Enfin, *L'Auto* ne se serait pas compromis sous l'Occupation, bien au contraire. Son directeur Jacques Goddet et l'équipe de rédaction se seraient opposés à la volonté des Allemands d'utiliser le journal pour diffuser leur propagande, et l'imprimerie du 10 rue du Faubourg-Montmartre aurait été mise au service de la Résistance. Les choses ne sont vraisemblablement pas aussi simples que ces deux points de vue opposés le laissent croire et il y a lieu d'étudier de façon plus approfondie les relations qui s'établissent entre,

13. Voir Tétart Philippe et Villaret Sylvain (dir.), *op. cit.*, 2010, p. 22.

d'un côté, le journal et ses acteurs, et, de l'autre, le monde divisé des sports, les milieux économiques, la sphère politique, le monde des arts et des lettres, et, sous l'Occupation, les milieux collaborationnistes et les réseaux de la Résistance.

La quatrième raison permettant de rendre compte de ce paradoxe est l'illusion partagée par les historiens du sport et les historiens des médias, qui semblent estimer en savoir assez sur l'histoire de *L'Auto* après avoir lu l'étude pionnière d'Édouard Seidler<sup>14</sup> et les livres de Géo Lefèvre<sup>15</sup>, Jacques Goddet<sup>16</sup>, Gaston Meyer<sup>17</sup>, Jacques Marchand<sup>18</sup>, Jacques Seray et Jacques Lablaine<sup>19</sup>. Ce sont des contributions précieuses à la connaissance de l'histoire de *L'Auto*, indiscutablement, mais elles ne peuvent pallier l'absence de recherches systématiques sur le sujet. Car ces différents auteurs font œuvre de mémorialiste plus que d'historien. Avant tout, leurs écrits perpétuent le souvenir d'un quotidien sportif qui a marqué de son empreinte la presse sportive de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle et célèbre la mémoire d'Henri Desgrange, qui fut également le grand ordonnateur du Tour de France pendant plus de trente ans. Elles ne sont pas construites en rapport avec les problématiques de la sociologie et de l'histoire des médias et du journalisme qui étudient la « fabrique » de l'Information, dans les deux sens du terme, c'est-à-dire, d'un côté, la vie des entreprises de presse et, de l'autre le processus de production de l'Information.

Comment est structurée la société qui gère le journal ? Qui en détient des parts ? Qui la contrôle ? Qui sont les dirigeants de l'entreprise ? Quelles orientations rédactionnelles définissent-ils ? Quelles stratégies commerciales mettent-ils en œuvre ? Quels en sont les résultats ? Quelle

---

14. Seidler Édouard, *Le sport et la presse*, Paris, Armand Colin, 1964.

15. Lefèvre Géo, *Ceux que j'ai rencontrés*, Paris, SOSF, 1964.

16. Goddet Jacques, *L'équipée belle*, Paris, Robert Laffont/Stock, 1991.

17. Meyer Gaston, *Les tribulations d'un journaliste sportif*, Paris, Simoëns, 1978.

18. Marchand Jacques, *La presse sportive*, Paris, CFPJ, 1989 ; Marchand Jacques, *Les défricheurs de la presse sportive*, Biarritz, Atlantica, 1999 ; Marchand Jacques, *Jacques Goddet. Journaliste d'abord... Quarante ans à la tête d'un quotidien sportif et du Tour de France*, Anglet, Atlantica, 2002 ; Marchand Jacques, *Journalistes de sport. Militants, institutions, réalisations, rapports avec le mouvement sportif*, Anglet, Atlantica, 2004 ; Marchand Jacques, *Responsables... Déontologie pratique et vécue du journalisme de sport, un métier parfois méprisé, souvent critiqué et toujours envié*, Biarritz, Atlantica, 2011.

19. Seray Jacques et Lablaine Jacques, *Henri Desgrange, l'homme qui créa le Tour de France*, Saint-Malo, Cristel, 2006 ; Lablaine Jacques, *L'Auto-Vélo, le journal précurseur du Tour de France*, Paris, L'Harmattan, 2010.

influence ces différents aspects de l'histoire de l'entreprise exercent-ils sur le contenu du journal ?

Qui sont les journalistes ? Comment conçoivent-ils leur travail ? Quelles relations entretiennent-ils les uns avec les autres ? Avec les acteurs et les institutions du monde sportif dont ils parlent ? Avec leurs lecteurs ? A quelles contraintes techniques et économiques sont-ils soumis ? Comment fonctionne la rédaction d'un journal comme *L'Auto* ? Comment les choix éditoriaux sont-ils effectués ? Comment les tâches sont-elles réparties entre les différents membres de l'équipe de rédaction ? En quoi la composition et les hiérarchies de l'équipe de rédaction pèsent-elles sur la fabrique des contenus publiés ?

L'objet de ce livre est d'apporter des éléments de réponse à ces deux séries de questions. La première partie regroupe des contributions portant sur l'histoire de l'entreprise de presse et ses acteurs, les stratégies commerciales que le journal a mises en œuvre pour conquérir puis conserver une position dominante dans le domaine de l'Information sportive.

Pour retracer l'histoire de l'entreprise de presse, Benoît Caritey et Gilles Montéréal étudient les stratégies actionnariales (montage et restructurations des deux sociétés qui ont successivement géré le journal, prises de participation, changements d'actionnaire majoritaire), les stratégies commerciales qui ont permis au journal de prospérer puis de lutter contre la lente érosion de ses ventes, et les jeux d'acteurs des collaborateurs du journal dont le multipositionnement, souvent présenté comme un gage d'excellence professionnelle, les place inévitablement en situation de conflit d'intérêt.

Parmi les stratégies commerciales mises en œuvre par la direction de *L'Auto*, il en est une qui a été très largement employée avec profit : le quotidien sportif organise, co-organise ou parraine des rencontres sportives de sorte à créer des événements dont il peut ensuite rendre compte dans ses colonnes. Le Tour de France en est le plus bel exemple – et le plus souvent cité. Le rôle de *L'Auto* dans l'organisation de combats de boxe est en revanche assez mal connu. Sylvain Ville montre que l'implication du quotidien sportif dans le montage d'événements pugilistiques est source de profits à la fois économiques et symboliques. *L'Auto* y gagne en effet en légitimité.

Si la publicité dans la presse a été explorée de façon générale, la politique publicitaire d'un journal n'avait jamais été précisément analysée.

Philippe Tétart étudie les réclames publiées dans le journal au cours de ses quinze premières années d'existence afin d'identifier le profil sociologique des lecteurs ciblés et d'apprécier la contribution des annonces publiées à l'identité du journal. Il montre que, alors que le journal sportif cherche à élargir son lectorat, ses publicités, centrées sur la célébration du moteur, s'adressent prioritairement à un public aisé, donnant ainsi au journal une image combinant modernité et distinction sociale.

La Première Guerre mondiale compromet la prospérité de *L'Auto*. Paul Dietschy étudie les modalités de la reconversion que la raréfaction de l'Information sportive impose au journal, qui reste pourtant un trait d'union entre les sportifs. Qu'il participe à la propagande anti-allemande, donne des informations sur la situation des sportifs mobilisés, organise l'envoi de ballons pour les poilus ou la préparation physique des futures recrues, *L'Auto* participe à l'effort de guerre sans pour autant renier sa vocation première de journal sportif.

Le feuilleton est un moyen pour un journal de fidéliser ses lecteurs, poussés à acheter le numéro du jour quand bien même les fluctuations de l'actualité ne les y inciterait pas. Thomas Bauer montre que le feuilleton et la publication d'informations sur l'actualité littéraire et cinématographique relève également d'une stratégie d'autopromotion. En choisissant de publier en feuilletons des romans sportifs où *L'Auto* est présenté comme le quotidien sportif de référence, Henri Desgrange vise à ancrer cette idée dans l'esprit de ses lecteurs. Le battage assuré autour de romans ou de films sportifs mettant *L'Auto* en valeur (des œuvres dont les auteurs et les scénaristes sont bien souvent des collaborateurs réguliers du journal) contribue également à l'accroissement de sa notoriété.

La deuxième partie de l'ouvrage regroupe des contributions consacrées aux orientations rédactionnelles de *L'Auto* et aux conditions de fabrication de son contenu. L'étude du contenu du journal ne peut cependant être limitée au contenu textuel. L'analyse quantitative effectuée par Sébastien Laffage-Cosnier, Brice Monier, Denis Jallat et Christian Vivier permet de mesurer précisément l'évolution de la place de l'image, et notamment de la photographie, dans les pages de *L'Auto*. Elle révèle une diversité des images telle qu'elle ne peut que découler de choix éditoriaux pluriels exprimant la volonté d'attirer un public aussi large, et donc hétérogène, que possible.

L'opposition du « sport ouvrier » (les fédérations sportives créées sous l'égide de la SFIO et du Parti communiste) au « sport bourgeois » (incaréné par les fédérations sportives traditionnelles et le Comité international

olympique) est une des grandes lignes de fracture du monde sportif au cours de la première moitié du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle. Comment *L'Auto*, dont un des *credo* est « pas de politique », rend-il compte à ses lecteurs de l'activité du mouvement sportif ouvrier qui connaît une forte croissance après la Première Guerre mondiale ? Tom Busseuil montre que l'apolitisme revendiqué par le journal trouve ici ses limites. L'activité des fédérations sportives ouvrières nationales, de même que les grandes manifestations sportives ouvrières internationales, ne trouvent guère d'écho dans les colonnes du quotidien avant le milieu des années 1930. Par ailleurs, les appréciations publiées sur le mouvement sportif ouvrier sont bien souvent en contradiction avec le principe de neutralité politique.

La pratique sportive féminine connaît un essor important entre les deux guerres. Or, les sportives qui s'approprient des activités qui étaient jusque-là l'apanage des hommes (le football et l'athlétisme notamment) rencontrent l'hostilité d'une partie du monde sportif. Comment *L'Auto* se positionne-t-il dans ce débat ? Carine Erard étudie le discours du quotidien sportif sur l'éducation physique et le sport féminins sur la base des articles consacrés à deux personnalités très différentes : Irène Popard, créatrice de la gymnastique harmonique, méthode spécifiquement féminine à la frontière de l'éducation physique et de la danse, et Alice Milliat, figure militante du sport féminin de compétition. Elle montre que *L'Auto* fait preuve d'œcuménisme et se pose en défenseur et en soutien de l'activité physique des femmes sous ces deux formes opposées, sans rien taire cependant des critiques adressées aux compétitions féminines.

Les Jeux olympiques organisés par le régime nazi à Berlin en 1936 représentent un sommet dans l'utilisation du sport comme moyen de propagande politique. Comment le journal sportif traite-il ce détournement du sport à des fins politiques ? Dans son analyse du contenu des articles consacrés aux Jeux de 1936 dans *L'Auto*, Karen Bretin-Maffiuletti expose la position délicate dans laquelle se trouvent les envoyés spéciaux et les éditorialistes du journal. Ils ne peuvent ignorer la propagande orchestrée par les organisateurs des Jeux, mais semblent hésitants sur la ligne de conduite à adopter. Et la chronique olympique alterne récit au jour le jour des compétitions combinant informations et commentaires strictement sportifs et dénonciation du caractère politique des Jeux, un partage qui correspond à la division du travail journalistique entre, d'un côté, les techniciens, et de l'autre, les chroniqueurs et éditorialistes.

L'alimentation du sportif est un sujet sans doute moins sensible que le sport ouvrier et le sport féminin, mais il n'en est pas moins un sujet de controverse tout au long de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle et nombreux sont les articles publiés dans *L'Auto* à traiter de cette question. Philippe Ricaud et Emmanuela di Scala montrent que le discours sur l'alimentation publié dans les colonnes de *L'Auto*, présenté comme discours médical, est en décalage avec l'état des savoirs en matière de diététique et véhicule des idées et des principes préscientifiques. En outre, il ne reflète pas la diversité des doctrines diététiques. Le journal ouvre largement ses colonnes à des auteurs qui appartiennent au cercle des proches du journal : le docteur James Ruffier et, dans une mesure moindre, le docteur Marc Bellin du Côtéau, tandis que d'autres spécialistes des mêmes questions, le docteur Paul Carton ou le docteur Maurice Boigey par exemple, n'ont pas les faveurs du journal.

Les années 1920 et 1930 correspondent à la mise en place d'une politique nationale en matière d'éducation physique et de sport qui se concrétise par la création d'un département ministériel chargé de la conduite de cette politique. Benoît Caritey et Jean-Jacques Dupaux mettent en évidence une évolution du point de vue défendu par le journal, qui glisse de la défense intransigeante de l'initiative privée contre les prétentions de l'État à intervenir dans les affaires sportives à la critique de l'insuffisance et de l'incohérence de l'action gouvernementale. En outre, le journal ne se cantonne pas à son rôle d'information. Non seulement il entretient la défiance de ses lecteurs vis-à-vis des pouvoirs publics par des critiques et des reproches incessants, usant parfois d'arguments fortement teintés d'antiparlementarisme, mais il se veut force de proposition et s'emploie à mobiliser ses lecteurs par des campagnes de presse contre les mesures jugées préjudiciables au bon développement du sport.

Les questions d'amateurisme et de professionnalisme divisent profondément le monde des sports au cours de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle. Les défenseurs du « sport pur » s'acharnent contre le professionnalisme dans les activités où il existe depuis leur origine (cyclisme, boxe, lutte) et luttent contre les dérives du sport amateur (l'amateurisme marron), de plus en plus fréquentes entre les deux guerres, et les velléités d'assouplissement des règles de l'amateurisme. Benoît Caritey et Tom Busseuil mettent en évidence les paradoxes de la position de *L'Auto* dans ce conflit. Les liens étroits que le journal entretient avec le monde du spectacle sportif professionnel l'amènent à défendre le sport profes-

sionnel, mais ne l'empêchent pas de prendre fait et cause pour le sport amateur comme étant la forme la plus noble du sport et de dénoncer l'hypocrisie de l'amateurisme marron.



## PREMIÈRE PARTIE

# Entreprise, acteurs et stratégies commerciales

- CHAPITRE I • Une entreprise de presse  
dans la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle .....23  
par Benoît Caritey et Gilles Montéréal
- CHAPITRE II • *L'Auto* est sur le ring : le rôle d'un organe de presse  
dans l'organisation d'un spectacle sportif (avant 1914) ..... 73  
par Sylvain Ville
- CHAPITRE III • La soupape plutôt que le pignon : l'identité  
publicitaire de *L'Auto* (1900-1914) ..... 95  
par Philippe Tétart
- CHAPITRE IV • *L'Auto* dans la Grande Guerre :  
source et acteur de l'histoire du sport..... 137  
par Paul Dietschy
- CHAPITRE V • Le feuilleton sportif ou *L'Auto*-promotion .....167  
par Thomas Bauer



## CHAPITRE PREMIER

# Une entreprise de presse dans la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle

**Benoît Caritey et Gilles Montéréal\***

---

*L'Auto* occupe dans le monde des sports et dans le paysage médiatique de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle une place telle que ni les historiens du sport, ni les historiens des médias ne peuvent l'ignorer. Pourtant, l'histoire de ce fleuron de la presse sportive n'a jamais fait l'objet d'une monographie susceptible de soutenir la comparaison avec les études réalisées sur les principaux titres de la presse quotidienne et politique. Certes, les grandes lignes de cette histoire sont connues. Elles ont été maintes fois relatées : les conditions de naissance de *L'Auto-Vélo* dans les remous de l'affaire Dreyfus, la rude concurrence qui l'opposa au *Vélo*, le procès qui contraignit le journal à amputer son titre, la création du Tour de France qui lui assura un avantage décisif, la domination sans partage qu'il exerça sur la presse sportive jusqu'aux années 1930, l'irrésistible concurrence de *Paris-Soir* qui entraîna une lente érosion de ses ventes, les difficultés financières qui en découlèrent, la revente en 1939 du lot majoritaire d'actions au magnat de la presse Raymond Patenôtre qui les céda en 1941 aux Allemands et, pour finir, l'interdiction de paraître qui le frappa à la Libération. Tant et si bien qu'il peut sembler superflu d'y revenir.

Le sujet est sensible de surcroît. Les auteurs qui ont consacré ne serait-ce que quelques pages à cette histoire en proposent des lectures

---

\* Les auteurs remercient Sylvain Ville pour avoir partagé avec eux plusieurs documents de grand intérêt.

opposées. Certains tombent dans l'hagiographie, fascinés par la personnalité d'Henri Desgrange, son directeur historique, impressionnés par la réussite exemplaire de ce petit journal devenu « le plus grand quotidien sportif de tous les temps<sup>1</sup> », émus par les revers de fortune de ses quinze dernières années d'existence. Pour d'autres en revanche, il semble être de bon ton d'envisager cette *success-story* avec méfiance. En raison des circonstances qui ont présidé à sa création en 1900 et à sa disparition en 1944, le journal est soupçonné de diffuser, sous couvert d'apolitisme et de prosélytisme sportif, les idées de la droite extrême. De par sa domination sans partage sur la presse sportive française de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle, contraire au principe de pluralité de l'information, on lui prête un pouvoir immense et une capacité de nuisance telle que nul ne semble en mesure d'y faire barrage.

Enfin, il peut sembler vain de se lancer dans une entreprise vouée *a priori* à ne pas aboutir. Pas d'histoire sans sources. Or, les archives de *L'Auto* ont été perdues ou dispersées<sup>2</sup>. Quelques traces subsistent aux Archives nationales, dans les dossiers des ministères de la Justice et de l'Information. Mais la masse des documents qui ont permis à d'autres de mener de solides monographies sur *Le Petit Parisien*<sup>3</sup>, *France Observateur*<sup>4</sup> ou *Le Monde*<sup>5</sup> (pour n'en citer que quelques-uns) fait cruellement défaut.

Rouvrir le chantier de l'histoire de *L'Auto* est cependant une tâche nécessaire pour trois raisons au moins. La connaissance de l'histoire de ce journal repose pour l'essentiel sur les écrits de journalistes tels

- 
1. Lablaine Jacques, *L'Auto-Vélo, le journal précurseur du Tour de France*, Paris, L'Harmattan, 2010, p. 18.
  2. Différentes explications sont avancées pour justifier l'absence d'archives du journal *L'Auto*. Selon une première version, les archives du journal auraient brûlé dans un bombardement lors du repli du journal à Lyon en 1940 (Goddet Jacques, *L'Équipée belle*, Paris, Robert Laffont/Stock, 1991, p. 118). D'après Jacques Lablaine (*op. cit.*, p. 207-208), les archives chargées dans un camion du Tour de France auraient été envoyées vers Aurillac où le journal s'est replié après Lyon. Selon une autre version, les archives de *L'Auto* conservées rue du Faubourg-Montmartre auraient été jetées en 1987 lors du déménagement de *L'Équipe* à Issy-les-Moulineaux.
  3. Amaury Francine, *Histoire du plus grand quotidien de la III<sup>e</sup> République, le Petit Parisien, 1876-1944*, Paris, PUF, 1972.
  4. Tétart Philippe, *Histoire culturelle et politique de France Observateur*, Paris, L'Harmattan, 2000.
  5. Eveno Patrick, *Histoire du journal Le Monde*, Paris, Albin Michel, 2004.

Edouard Seidler<sup>6</sup> ou Jacques Marchand<sup>7</sup>, et de passionnés comme Jacques Seray ou Jacques Lablaine<sup>8</sup>. Sans remettre en cause tout ce que leur apport a de précieux et d'irremplaçable, il convient d'en dépasser les limites. Par ailleurs, les éléments d'histoire de *L'Auto* que les historiens du sport ou des médias ont puisés à d'autres sources ne résistent pas toujours à un examen attentif. Certains faits s'avèrent inexacts, des interprétations sont sujettes à caution. D'où l'intérêt de revisiter l'histoire du journal, d'en combler les lacunes, d'en corriger les inexactitudes et d'en discuter les interprétations communément admises, dans la mesure où l'état de notre savoir sur le sujet nous le permet.

La connaissance de l'histoire d'une entreprise de presse comme celle qui publie *L'Auto*, même lacunaire, est une contribution utile à l'histoire de la presse. Elle illustre concrètement « en quoi et comment la gestion des entreprises de presse, similaire par bien des aspects à celle des autres entreprises industrielles ou de service, influe sur un produit particulier, le journal et son contenu, l'information<sup>9</sup> ». La comparaison avec ce que l'on sait des autres journaux de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle peut s'avérer féconde.

Enfin, comme le rappelle Pierre Albert<sup>10</sup>, l'histoire de la presse est aussi une science auxiliaire de l'histoire ; elle permet à l'historien d'apprécier la valeur des informations qu'il y trouve. *L'Auto*, comme les autres journaux sportifs, constitue une source irremplaçable pour l'histoire du sport. Or, sans une bonne connaissance des conditions de production du journal, la critique de cette source manque d'assises solides.

- 
6. Seidler Édouard, *Le sport et la presse*, Paris, Armand Colin, 1964.
  7. Marchand Jacques, *La presse sportive*, Paris, CFPJ, 1989 ; *Les défricheurs de la presse sportive*, Biarritz, Atlantica, 1999 ; Jacques Goddet. *Journaliste d'abord... Quarante ans à la tête d'un quotidien sportif et du Tour de France*, Anglet, Atlantica, 2002 ; *Journalistes de sport. Militants, institutions, réalisations, rapports avec le mouvement sportif*, Anglet, Atlantica, 2004 ; *Responsables... Déontologie pratique et vécue du journalisme de sport, un métier parfois méprisé, souvent critiqué et toujours envié*, Anglet, Atlantica, 2011.
  8. Seray Jacques et Lablaine Jacques, *Henri Desgrange, l'homme qui créa le Tour de France*, Saint-Malo, Cristel, 2006 ; Lablaine Jacques, *L'Auto-Vélo, le journal pré-curseur du Tour de France*, Paris, L'Harmattan, 2010 ; Seray Jacques, *La Presse et le sport sous l'Occupation*, Toulouse, Le Pas d'oiseau, 2011.
  9. Éveno Patrick, *L'argent de la presse française des années 1820 à nos jours*, Paris, CTHS, 2003, p. 7.
  10. Albert Pierre, « La presse française de 1871 à 1940 », in Bellanger Claude, Godenot Jacques, Guiral Pierre et Terrou Fernand (dir.), *Histoire générale de la presse française*, Tome 4, Paris, PUF, 1972.

L'objet de ce chapitre est donc d'identifier les différents facteurs susceptibles d'infléchir dans un sens ou un autre le contenu du journal, les informations qu'il publie et les points de vue qu'il expose, et d'apprécier le sens et l'ampleur de leur influence : les stratégies actionnariales mises en œuvre par les bailleurs de fonds à deux moments-clés, la création de la Société anonyme du journal *L'Auto-Vélo* en 1900 et son remplacement par la Société *L'Auto-sports* en 1931 ; les stratégies commerciales appliquées par les hommes placés à la tête de l'entreprise, celles qui, entre 1900 et les années 1930, contribuent à la conquête du marché de l'information sportive, comme celles qui sont appliquées dans les années 1930 pour lutter contre l'érosion des ventes ; les logiques d'acteurs enfin, invitant à prendre en compte la façon dont les journalistes envisagent l'exercice de leur métier.

## **La Société anonyme du journal *L'Auto-Vélo* : bras médiatique de l'industrie du cycle et de l'automobile**

En 1900, le comte Albert de Dion, pionnier de l'industrie automobile et homme politique conservateur (antidreyfusard, cléricale, nationaliste barrésien) propose à d'autres industriels de l'automobile et du cycle de lancer un journal concurrent du *Vélo*, le grand quotidien sportif de l'époque, fondé en 1892 par Paul Rousseau et Pierre Giffard.

Les conditions de création de *L'Auto-Vélo* ont été souvent relatées, sans jamais avoir été vraiment analysées. On se contente le plus souvent de raconter que Pierre Giffard, ayant condamné l'agression du président Loubet par des antidreyfusards dans les colonnes de son journal, se serait attiré les foudres du comte de Dion<sup>11</sup> et d'un groupe d'industriels du cycle et de l'automobile antidreyfusards. Ceux-ci auraient alors décidé de ne plus faire paraître de publicité dans *Le Vélo*, et de créer un journal concurrent dont la philosophie est annoncée dans l'éditorial du premier numéro : pas de politique.

Cette version agréée ceux qui considèrent la prise de position de Giffard dans l'affaire Dreyfus comme un manquement grave au principe d'apolitisme sportif, qu'il paye par la disparition de son journal. Elle est également mise en avant par ceux qui veulent voir dans les idées poli-

---

11. Le comte de Dion avait pris part à cette manifestation, ce qui lui avait valu quelques jours de prison.

tiques des fondateurs du quotidien sportif, une sorte de tare originelle qui le lie indissolublement aux milieux conservateurs, et le mène logiquement à la collaboration au cours des années 1940-1944<sup>12</sup>.

En fait, cette interprétation ne résiste pas à l'examen. Si le comte de Dion et ses amis entendent simplement ne plus donner un sou de publicité au *Vélo*, pourquoi créer un journal concurrent ? Il leur suffit de faire paraître leurs réclames dans d'autres titres de la presse généraliste ou spécialisée. Si la motivation des fondateurs de *L'Auto-Vélo* est politique, pourquoi sont-ils tous industriels du cycle et de l'automobile ou membres de l'Automobile club de France ? Par ailleurs, on relève parmi les premiers actionnaires de la Société anonyme du journal *L'Auto-Vélo*<sup>13</sup> le nom de Sir David Salomons, vice-président du Royal Automobile Club de Grande-Bretagne et membre du jury de l'exposition universelle de 1900. Il est difficile d'imaginer, lorsqu'on sait tout ce que l'antidreyfusisme charrie de xénophobie et d'antisémitisme, que le second baronnet David Goldsmid-Stern-Salomons, sujet britannique de confession juive, accepte de souscrire à la création d'un organe de presse dont le projet est explicitement antidreyfusard. On peut en revanche comprendre l'intérêt qu'il trouve à soutenir un journal de défense et de promotion de l'automobile.

Que le comte de Dion ait été antidreyfusard, c'est indiscutable. Que ses amis l'aient également été, c'est très plausible. Que ce soit leur mobile principal, c'est assez peu crédible. Ça l'est d'autant moins que les industriels du cycle et de l'automobile ont d'autres raisons de vouloir s'opposer à Pierre Giffard, des raisons qui justifient pleinement la création d'un journal concurrent. Au début de l'année 1900, le rédacteur en chef du *Vélo* mène campagne contre les courses automobiles sur routes ouvertes, qu'il juge trop dangereuses. Il prend fait et cause pour le Moto club de France créé en mai 1900 par des dissidents de l'Automobile club de France<sup>14</sup>.

12. Prêtet Bernard, *Sports et sportifs français sous Vichy*, Paris, Nouveau Monde, 2016, p. 201 : « C'est sous des apparences inchangées que *L'Auto* ajoute la collaboration à ses premiers partis pris idéologiques. » L'auteur enfonce le clou en précisant dans une note de bas de page : « *L'Auto-Vélo* devenu *L'Auto* a été créé en 1900 pour concurrencer *Le Vélo* fortement engagé en faveur de la réhabilitation de Dreyfus. »

13. La liste des premiers souscripteurs datée du 15 septembre 1900 est reproduite dans Lablaine Jacques, *op. cit.*, p. 72-74.

14. Les premières réunions de cette association dissidente se tiennent dans les bureaux du *Vélo* (« Les sports – Automobilisme », *Le Journal*, 31 mai 1900, p. 5). Pierre Giffard et Paul Rousseau sont élus membres du premier comité directeur du

C'était la rupture : la rupture non seulement avec Pierre Giffard, l'un des plus anciens apôtres de la locomotion mécanique, l'un des fondateurs des plus notoires de l'Automobile club ; mais aussi la rupture avec l'organe quotidien le mieux apprécié de la presse spéciale, le plus lu, possédant la plus haute influence : *Le Vélo*<sup>15</sup>.

Une lettre est rédigée à l'attention des industriels susceptibles d'être intéressés par l'affaire, pour leur rappeler les « inconvénients que présentent fatalement les publications entreprises par des tiers, n'ayant avec l'industrie d'autre point commun que l'intérêt matériel qu'ils peuvent en tirer, amenés forcément à tout subordonner à cet intérêt, entraînés invinciblement du côté où les porte cet intérêt<sup>16</sup> » et leur exposer les avantages d'un « organe quotidien qui sera véritablement celui des fabricants, où tous auront accès, qui vivra par eux et dont les bénéfices leur appartiendront<sup>17</sup> ». Et donc, qu'ils aient été indisposés par les prises de position de Pierre Giffard dans l'affaire Dreyfus, ses attaques contre les courses automobiles sur route ou ses critiques de l'Automobile club de France, il apparaît ici que ce sont les velléités d'indépendance et la liberté de ton du *Vélo* qui décident les premiers actionnaires de *L'Auto-Vélo* à lancer un quotidien sportif concurrent dont le but est explicitement de défendre les intérêts d'un groupe de pression. Et, sans doute afin de ne pas effrayer les actionnaires potentiels qui connaissent les engagements politiques du comte de Dion, la lettre leur donne des gages d'apolitisme :

[...] seront seuls retenus les idées et les faits intéressants pour le public, à l'exclusion de tout ce qui concerne la politique à laquelle le journal sera de parti pris absolument étranger comme appréciation et comme tendance<sup>18</sup>.

Le premier conseil d'administration de la société constituée le 15 septembre 1900 est composé, outre le comte de Dion, président, du

---

MCF (« Derniers télégrammes – Automobilisme », *Le Matin*, 1<sup>er</sup> juin 1900, p. 4).

15. Souvestre Pierre, *Histoire de l'automobile*, Paris, Dunod et Pinat, 1907, p. 438.

16. Lettre circulaire adressée par « un groupe de fabricants » à quelques industriels, reproduite par Pierre Souvestre, *op. cit.*, p. 491-493. Quoique non daté, le document a été diffusé entre mai et septembre 1900.

17. *Ibid.*

18. *Ibid.*

baron de Zuylen de Nievelt<sup>19</sup>, d'André Michelin, d'Alfred Monard<sup>20</sup> et du comte Gaston de Chasseloup-Laubat<sup>21</sup>. Les éléments que nous avons pu réunir concernant les actionnaires invitent à penser que, nonobstant quelques renouvellements imputables à une faillite ou une liquidation<sup>22</sup>, une succession<sup>23</sup> ou à la vente d'actions<sup>24</sup>, la Société anonyme du journal *L'Auto* reste dans l'orbite du monde du cycle et de l'automobile. On retrouve, jusqu'au début des années 1930, les mêmes noms : Dion, Zuylen de Nievelt, Chasseloup-Laubat, Hammond<sup>25</sup>, Clément, Michelin, Monard... Et, malgré le changement de société survenu en 1931, malgré les transferts successifs du lot majoritaire d'actions, il subsiste au moment de la disparition de *L'Auto* en 1944 un noyau dur d'actionnaires ayant partie liée au monde de l'automobile, qui détiennent encore 15,9 % des actions : le marquis de Dion<sup>26</sup>, le baron de Zuylen de Nievelt, Louis Renault, Hubert Outhenin-Chalandre<sup>27</sup>, les sociétés Michelin et Panhard<sup>28</sup>.

Et, de fait, *L'Auto-Vélo* puis *L'Auto* a, tout au long de ses quarante-quatre années d'existence, rempli le rôle de bras médiatique de l'industrie du cycle et de l'automobile, en accordant une large place à l'information automobile, mobilisant des plumes comme Georges Prade puis Charles Faroux, Maurice Henry mais aussi Marcel Oger, commentateur avisé des politiques gouvernementales. Le journal informe quotidiennement ses lecteurs de l'actualité automobile. Inlassablement, obstinément,

---

19. Président de l'Automobile club de France.

20. De la société anonyme l'Aster, qui fabrique des moteurs pour automobiles, bateaux, puis pour avions.

21. Coureur automobile et membre éminent de l'Automobile club de France.

22. La Société Bail, Pozzy et C<sup>ie</sup>, détentrice de 10 actions, est dissoute en 1902. S'y substitue la Société Pozzy et Potron dissoute à son tour en 1905. En 1908, M Potron rachète les actions du journal *L'Auto* détenues par la société en liquidation (*Archives commerciales de la France*, n° 93, 18 novembre 1908, p. 1475).

23. Le comte Gaston de Chasseloup-Laubat décède en 1903. Il est remplacé au conseil d'administration par son frère, le marquis Armand de Chasseloup-Laubat, reconduit dans ses fonctions en 1908.

24. Le comte Gérard de Ganay et le vicomte Arthur de Montureux, nommés administrateurs en 1908, ne faisaient pas partie des premiers souscripteurs. Or, conformément aux statuts de la société, ils doivent posséder au moins cinq actions de la société pour siéger au conseil d'administration.

25. Propriétaire de la Société des cycles la Française.

26. Le comte de Dion s'attribue le titre de marquis à partir des années 1900, mais c'est un « titre de courtoisie ».

27. Président directeur général de la Compagnie des avions Hanriot.

28. AN, Ministère de la Justice, Z 6/763 dossier 5560, Rapport de l'inspecteur Cabel, 15 mai 1945.

il défend les intérêts de l'industrie automobile et des automobilistes, en luttant contre les réglementations édictées par les pouvoirs publics et les taxes sur les carburants. Chaque année, le projet de loi de finances est décortiqué afin d'y débusquer les mesures contraires aux intérêts de l'automobile et de ses usagers. Le journal s'engage au nom de l'intérêt national, fustige l'incompréhension des pouvoirs publics et la rapacité du ministère des Finances. Et l'automobile reste, tout au long de l'histoire du journal, un sujet d'importance. Gaston Meyer, entré au journal dans les années 1930, se souvient :

pendant la durée du salon – comme pendant le Tour de France – il fallait lutter pied à pied au sein de la rédaction pour faire accepter une copie que le lecteur attendait, mais qu'on sacrifiait allègrement aux impératifs commerciaux ! Dix jours durant, la première page, encombrée par le majestueux Charles Faroux, prouvait que les quatre voitures présentées étaient, chacune, la meilleure du monde<sup>29</sup>.

À la veille des élections législatives d'avril et mai 1936, *L'Auto* lance une campagne de grande envergure, que résume ce mot d'ordre : « Votez automobile ! ». Il signale à l'attention de ses lecteurs les candidats qui ont répondu favorablement à une série de revendications en faveur de l'automobilisme.

Enfin, le 17 août 1944, en même temps qu'il annonce la suspension de sa parution, le journal s'engage :

dès que les circonstances le permettront, *L'Auto* reprendra sa diffusion sur tout le territoire, désireux que nous sommes de continuer au plus tôt, et dans l'intérêt du pays, notre croisade pour les activités d'éducation physique et sportive indispensables à la jeunesse de France, ainsi que notre propagande quotidienne en faveur de l'industrie automobile<sup>30</sup>.

---

29. Meyer Gaston, *Les tribulations d'un journaliste sportif*, Paris, J.-C. Simoën, 1978, p. 8. Il s'agit du Salon de l'automobile organisé depuis 1898 sous l'égide de l'Automobile club de France.

30. *L'Auto*, édition zone Sud, 17 août 1944, p. 1.

## La conquête du marché de l'information sportive

Le journal connaît rapidement un succès qui dépasse les prévisions initiales<sup>31</sup> : après une année d'existence, *L'Auto-Vélo* tire entre 18 000 et 22 000 exemplaires par jour et atteint une moyenne de 30 000 exemplaires en 1902. Après la disparition du *Vélo*, les tirages connaissent une hausse régulière pour atteindre une moyenne de 120 000 exemplaires par jour en 1913. Et, bien que la Première Guerre mondiale provoque un fort ralentissement de son activité, les trente premières années d'existence de *L'Auto* sont placées sous le signe d'une croissance qu'aucun autre titre de la presse sportive ne parvient à freiner, à tel point que le journal exerce sur le marché de l'information sportive une domination sans partage.

Créé pour contrebattre l'influence du *Vélo*, *L'Auto-Vélo* cherche à affirmer sa différence. Dans la « mise au point » publiée le 17 octobre 1900, Henri Desgrange s'engage à appliquer à l'information sportive les grands principes du journalisme le plus rigoureux :

J'ai reçu des actionnaires de *L'Auto-Vélo* le mandat de faire un journal et non un dépôt de mots orduriers et d'injures stupides. J'ai reçu la mission de renseigner le public et non de lui dire que la course de Paris-Bordeaux est organisée par le Shah de Perse ; et renseigner le public me semble une tâche déjà suffisamment lourde pour affirmer qu'il ne me restera aucune minute disponible pour des enfantillages. Nous citerons donc notre confrère et son directeur, et ses rédacteurs, et son administrateur, et ses chroniqueurs, jusqu'à ses garçons de bureaux, toutes et quantes fois que notre état de journaliste nous en fera un devoir, qu'il s'agisse de louer ou de critiquer<sup>32</sup>.

Henri Desgrange ne compte cependant pas uniquement sur cette ligne de conduite vertueuse pour gagner des parts de marché. Il multiplie les coups d'éclat et engage la lutte sur le terrain même où son concurrent avait bâti son succès : l'organisation d'événements dans ce sport-phare qu'est le cyclisme. Le 23 novembre 1900, le journal fait savoir à ses lecteurs qu'il organisera la course cycliste Paris-Brest et retour du *Petit Journal*, imaginée – ô ironie ! – par Pierre Giffard en 1891, alors

---

31. Il était prévu, dans la lettre circulaire adressée par un groupe de fabricants à quelques industriels en 1900, d'atteindre le chiffre de 25 000 exemplaires par jour au bout de deux années d'exploitation.

32. Desgrange Henri, « Mise au point », *L'Auto-Vélo*, 17 octobre 1900, p. 1.

qu'il en était le chef des informations. Pour l'occasion, Henri Desgrange fait installer un fil spécial qui aboutit au siège de *L'Auto-Vélo*. Il gagne ainsi une heure et demie sur les télégrammes transmis par les moyens ordinaires<sup>33</sup> et s'assure un avantage décisif sur ses concurrents pris de vitesse.

Le 27 novembre 1900, *L'Auto-Vélo* annonce que la couverture des « Six jours de New York » sera assurée par un envoyé spécial du journal, Georges Le Roy, afin de permettre aux lecteurs de suivre cette grande épreuve cycliste au jour le jour. L'événement est soigneusement monté en épingle et, du 11 au 16 décembre, *L'Auto-Vélo* relate par le détail les péripéties de la course et les retournements de situation. Le feuilleton se clôt sur une note d'autosatisfaction : 8 500 francs en dépenses de télégrammes, « six dépêches dont chacune ne comptait pas moins de 2 000 mots<sup>34</sup> ». Enfin, François Mercier recueille les premières impressions de l'envoyé spécial à sa descente du train, fatigué, mais satisfait<sup>35</sup>. *L'Auto-Vélo* ne recule devant aucun effort pour communiquer aussi rapidement que possible des informations de première main à ses lecteurs, et le leur dire. La rapidité avec laquelle les informations sont portées à la connaissance du public est décisive, pour la presse sportive comme pour la presse d'information générale. Cela permet notamment de tirer, avant les concurrents, une « édition spéciale » qu'un battage bien mené poussera les lecteurs à acheter. Cette stratégie copiée de la presse populaire quotidienne à grand tirage<sup>36</sup> est onéreuse, mais elle renforce la légitimité du titre.

Les plus beaux succès de *L'Auto-Vélo* sont remportés aux dépens du *Vélo*. En 1901, *L'Auto-Vélo* organise Paris-Roubaix en lieu et place de son concurrent qui l'assurait depuis 1896. Le journal signe un contrat publicitaire avec la marque automobile Darracq qui publiait auparavant ses réclames dans *Le Vélo*<sup>37</sup>. En 1902, Henri Desgrange organise les 26 et 27 juillet un Bordeaux-Paris concurrent de celui de Pierre Giffard (cours les 31 mai et 1<sup>er</sup> juin), avec une affiche plus séduisante, qui autorise Géo Lefèvre à conclure :

---

33. Marchand Jacques, *op. cit.*, 1999.

34. Saint-Vallier, « Le record du reportage », *L'Auto-Vélo*, 17 décembre 1900, p. 1.

35. Mercier François, « Retour d'Amérique », *L'Auto-Vélo*, 30 décembre 1900, p. 1.

36. Cette stratégie s'appuie en effet sur le caractère sensationnel et/ou exceptionnel – souligné ou artificiellement créé – du fait relaté et sur la feuilletonnisation de l'information.

37. Marchand Jacques, *op. cit.*, 1999.

Est-ce bien là le vrai Bordeaux-Paris 1902 et peut-on oser comparer cette tragédie et cette épopée à la misérable aventure qui permit à un honnête petit coureur de faire un cavalier seul au milieu de l'indifférence générale, sur ce même parcours qui vit hier la bataille de Garin, de Lesna, de Pasquier, suivie pendant 585 kilomètres par toute une foule pénétrée de la grandeur de l'acte sportif auquel elle assistait<sup>38</sup> !

Dans sa lutte contre *Le Vélo*, Henri Desgrange bénéficie d'un avantage certain sur Pierre Giffard. Ses relations dans le monde du cyclisme sont plus étendues et plus solides<sup>39</sup>. Elles lui permettent de supplanter son concurrent sur le terrain de l'organisation de courses cyclistes.

Entre-temps, en juillet 1901, la Société Paul Rousseau et C<sup>ie</sup> qui exploite *Le Vélo* a contre-attaqué en intentant un procès à la Société du journal *L'Auto-Vélo* pour concurrence déloyale, au motif que le nom de *L'Auto-Vélo* crée une confusion avec *Le Vélo*. Un jugement du tribunal de commerce de la Seine, rendu le 4 janvier 1902, « fait défense à la société anonyme du journal *L'Auto-Vélo* d'employer, à l'avenir, le mot *Vélo* dans son titre sous peine d'une astreinte de 200 francs par contravention constatée<sup>40</sup> ». Le verdict rendu en première instance est confirmé par un arrêt de la cour d'appel de Paris en date du 4 janvier 1903. Le quotidien sportif change de nom le 16 janvier 1903. Gaston de Pawlowski peut ironiser sur le jugement interdisant à *L'Auto-Vélo* d'employer le mot « vélo » dans son titre, en imaginant un verdict faisant injonction « au nommé Waldeck-Rousseau d'avoir à supprimer dans son nom le mot Rousseau sous peine d'une astreinte de comme ci-dessus par jour de retard et de l'insertion de quinze journaux au choix dans l'expédition du présent jugement pour en augmenter les frais<sup>41</sup> », le coup n'en est pas moins rude. Les ventes baissent.

38. Lefèvre Géo, « En plein drame », *L'Auto-Vélo*, 28 juillet 1902, p. 1.

39. Ancien champion cycliste, Henri Desgrange est à cette époque membre du bureau de l'Union vélocipédique de France – comme Paul Rousseau, directeur du *Vélo* – et directeur du vélodrome du Parc des Princes. Il bénéficie en outre du soutien de nombreux industriels du cycle qu'il peut solliciter pour doter ses courses de primes plus substantielles que celles promises par son concurrent.

40. *Journal des tribunaux de commerce*, n<sup>o</sup> 1, janvier 1903, p. 500.

41. Pawlowski Gaston de, « Un curieux jugement », *L'Auto-Vélo*, 14 janvier 1903, p. 1. Pierre Waldeck-Rousseau est un homme politique de premier plan, président du Conseil de juin 1899 à juin 1902.

Le jugement n'est cependant que partiellement favorable à la Société Paul Rousseau et C<sup>ie</sup>. Le tribunal et la cour d'appel n'ont pas condamné la Société du journal *L'Auto-Vélo* à verser les dommages et intérêts que la société exploitant *Le Vélo* réclamait en compensation des pertes subies. Par ailleurs, Paul Rousseau, lassé par l'entêtement de son associé, abandonne *Le Vélo* pour fonder *Le Monde sportif*<sup>42</sup>. Pierre Giffard rejoint l'équipe de rédaction du *Matin*. La Société Paul Rousseau et C<sup>ie</sup> est dissoute par jugement du 8 mai 1903<sup>43</sup> et les droits de la société sont mis en vente<sup>44</sup>. Victor Breyer raconte dans ses souvenirs que le titre fut racheté en sous-main par *L'Auto*<sup>45</sup>. Une Société du journal *Le Vélo* est formée le 4 juin 1903<sup>46</sup>. La direction du *Vélo* est alors confiée à Gaston de Pawlowski, proche du comte de Dion et collaborateur régulier de *L'Auto*<sup>47</sup> : *Le Vélo* subit le même sort que *Le Journal des sports*, racheté par la Société Paul Rousseau et C<sup>ie</sup> fin 1899<sup>48</sup>.

Le succès du premier Tour de France cycliste permet à *L'Auto* d'enrayer la baisse des ventes consécutive à son changement de titre et de s'assurer un avantage définitif sur son concurrent. *Le Vélo* périclité et la Société du journal *Le Vélo* est dissoute le 24 février 1904<sup>49</sup>. *Le Vélo* change de nom et devient, à partir du 21 novembre 1904, le *Journal de l'automobile, du cyclisme et de tous les sports*. Il survit sous ce titre quelques années avant de disparaître des kiosques à journaux<sup>50</sup>. Et ni *Le Monde sportif* créé par Paul Rousseau et Frantz Reichel en 1903, ni *Les Sports* fondé par Georges Prade en 1904 ne sont en mesure de contester la domination de *L'Auto*, qui poursuit sa politique de création d'événements sportifs en élargissant la palette à d'autres sports, professionnels et amateurs, huppés et populaires. Pour la seule année 1903, *L'Auto* lance seize compétitions, en cyclisme toujours (le Tour de France notamment) et

---

42. C'est la raison qu'il invoque dans l'éditorial du premier numéro du *Monde sportif*. Voir Rousseau Paul, « Enfin seul ! », *Le Monde sportif*, 18 mai 1903, p. 1.

43. *Archives commerciales de la France*, 10 juin 1903, p. 726.

44. *Archives commerciales de la France*, 27 mai 1903, p. 676.

45. Cité par Marchand Jacques, *op. cit.*, 1999, p. 182.

46. *Archives commerciales de la France*, 4 juillet 1903, p. 839.

47. D'après Jacques Seray et Jacques Lablaine (*Henri Desgrange, l'homme qui créa le Tour de France*, Saint-Malo, Cristel, 2005), Gaston de Pawlowski devient rédacteur en chef du *Vélo* le 5 février 1904.

48. *Le Journal des sports*, concurrent du *Vélo* créé en 1893 sous le titre *Paris-Vélo*, paraît pour la dernière fois le 31 août 1900.

49. *Archives commerciales de la France*, 5 mars 1904, p. 278.

50. La parution régulière cesse en juillet 1906. Il reparait brièvement en 1910 dans le but de conserver la propriété du titre.

en automobile, mais aussi en aviron, escrime, haltérophilie et natation<sup>51</sup>. La liste est longue des événements créés, organisés ou co-organisés par *L'Auto*, dont certains sont appelés à connaître un succès durable, comme les « Audax<sup>52</sup> » importés en avril 1904, la Traversée de Paris à la nage lancée en septembre 1905, ou le Cross de *L'Auto* couru pour la première fois en janvier 1906.

En cela, *L'Auto* n'innove pas, il ne fait que reprendre à son compte des moyens imaginés par d'autres, journaux sportifs ou quotidiens d'information. La stratégie est payante. Les ventes s'envolent au moment des grands événements. Par exemple, la couverture de la course automobile Paris-Berlin en juin 1901 permet au jeune quotidien sportif de tirer 1 807 279 exemplaires (éditions quotidiennes et éditions spéciales donnant le nom du premier à chaque étape) en une seule semaine<sup>53</sup> ; il tire 65 000 exemplaires par jour pendant le premier Tour de France en juillet 1903 et 320 000 lors du Tour de France 1914. Le succès des événements sportifs « maison » contribue en retour à la notoriété du journal.

La Société anonyme du journal *L'Auto* est une affaire est des plus rentables. Elle dégage 61 820,17 francs de bénéfices dès l'exercice 1901<sup>54</sup>, et ceux-ci augmentent d'année en année, de sorte que l'assemblée générale des actionnaires décide en 1908 de ramener le capital social de la société de 200 000 à 100 000 francs répartis en 4 000 actions de 25 francs totalement libérées<sup>55</sup>, la réduction portant sur la fraction du capital non appelée<sup>56</sup>.

51. Tétart Philippe, art. cit., 2007.

52. Les « Audax » sont des épreuves de longue distance à parcourir en un temps maximum, organisées en cyclisme (200 km en 16 heures), puis en marche à pied (100 km en 21 heures), natation (6 km en 3 heures) et aviron. Henri Desgrange a importé la formule d'une épreuve cycliste de régularité et d'endurance organisée en Italie depuis 1897.

53. Souvestre Pierre, *op. cit.*, p. 494-495.

54. *L'Auto*, 31 janvier 1902, p. 1.

55. Assemblée générale du 8 juin 1908, « Taxes sur les sociétés françaises et étrangères », Archives de Paris, DQ17 139.

56. La valeur nominale des actions de la Société anonyme du journal *L'Auto-Vélo* était initialement de 500 francs. Un quart de cette valeur était exigible lors de la souscription, un deuxième quart fut versé au moment de la constitution définitive de la société. Le reste était payable « à mesure des besoins de la société » (Art. 9 des statuts de la Société anonyme du journal *L'Auto-Vélo*, reproduits par Jacques Lablaine, *op. cit.*, p. 27). La société dégageant des bénéfices dès le premier exercice, le solde n'a jamais été demandé.

La guerre interrompt la croissance du journal. En raison de la raréfaction des événements sportifs, le journal est réduit à deux pages<sup>57</sup>. Il suspend sa parution du 3 septembre au 1<sup>er</sup> novembre 1914, au moment où la percée allemande menace la capitale.

Durant la guerre, *L'Auto* tombe dans les mêmes travers que les autres titres de la presse française et participe au « bourrage de crâne ». Jour après jour, Henri Desgrange développe un discours haineux vis-à-vis du « Boche ». Tel Caton l'Ancien, Pierre Giffard, qui collabore à *L'Auto* depuis plusieurs années déjà, termine tous ses articles par la même phrase : « L'objectif primordial de cette guerre, c'est la destruction de l'empire allemand. » Certes, le journal n'évite pas toujours les ciseaux d'Anastasia : il n'est pas rare que la une laisse apparaître des blancs. *L'Auto* est même suspendu du 22 au 29 janvier 1915, pour avoir publié une note que « l'autorité militaire a jugée condamnable<sup>58</sup> ».

Après la Grande Guerre, après la grève des ouvriers imprimeurs parisiens qui le contraint à suspendre sa parution du 11 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 1919 et l'amène à apporter sa contribution à *La Presse de Paris*<sup>59</sup>, *L'Auto* renoue avec la prospérité. Le développement de la pratique et du spectacle sportif lui apporte de nouveaux lecteurs. Il doit alors compter avec la concurrence de *L'Écho des sports*, dirigé par Victor Breyer, ancien collaborateur du journal, qui ne parvient cependant pas à freiner la croissance de *L'Auto*, dont les tirages sont en hausse constante : 162 000 exemplaires par jour en 1920, 280 000 en 1924 et 298 000 en 1930. En 1932, *L'Écho des sports* en difficulté est racheté par *Le Journal* et devient hebdomadaire. Et aucun des autres titres de la presse sportive, *Sporting*, hebdomadaire lancé en 1910 et relancé en 1931 ; *Le Miroir des sports*, né en 1920 de la transformation de la revue d'actualités photographiques *Le Miroir* ; *La Pédale*, revue hebdomadaire de la bicyclette et de ses accessoires lancée en 1923 ; *Match*, hebdomadaire sportif lancé en 1926 par *L'Intransigeant* ; ou *L'Ami des sports*, lancé par

---

57. La reconversion de *L'Auto* durant la Première Guerre mondiale est étudiée plus en détail au chapitre IV : « *L'Auto* dans la Grande Guerre : source et acteur de l'histoire du sport », par Paul Dietschy.

58. « À huitaine ! », *L'Auto*, 21 janvier 1915, p. 1.

59. *La Presse de Paris*, « journal publié avec le concours de tous les journaux de Paris », paraît entre le 11 novembre et le 1<sup>er</sup> décembre 1919 pour pallier la grève qui paralyse les imprimeries des journaux de la capitale. Les titres associés à *La Presse de Paris* sont favorables au Bloc national. Les journaux de gauche font paraître *La Feuille commune*, « publiée avec l'autorisation du comité de grève ».

François Coty en 1931 et dirigé par Frantz Reichel, ne parviennent à menacer la situation de quasi-monopole de *L'Auto*.

En raison de sa position dominante, *L'Auto* est la cible de nombreuses attaques. *L'Humanité*, notamment, dénonce le « trust » de *L'Auto*, mû par l'appât du gain plus que par l'intérêt du sport et des sportifs. Ces critiques ne sont pas dénuées de fondements : Henri Desgrange et ses collaborateurs abusent de la position dominante de leur journal. Victor Breyer dénonce en 1922 le système de prélèvement appliqué par Henri Desgrange : 10 % de la recette de toutes les réunions pugilistiques et 2 % pour le journaliste « chargé de rédiger le battage<sup>60</sup> ». Edouard Seidler raconte qu'Alexandre Lamblin<sup>61</sup> créa *L'Aéro-sports* en riposte à Henri Desgrange, qui exigeait 10 % des recettes pour assurer la promotion des manifestations organisées sur l'autodrome de Montlhéry<sup>62</sup>. Selon Gaston Meyer, « Quiconque désirait organiser une manifestation professionnelle pouvait obtenir le concours publicitaire de *L'Auto*, moyennant une part de la recette, généralement, disait-on, de 10 %<sup>63</sup>. » Jacques Marchand rapporte en outre qu'Henri Desgrange fermait les yeux sur certains arrangements de ses collaborateurs tant qu'ils ne contrariaient pas ses intérêts propres ou ceux de son journal :

Beaucoup d'anecdotes ont circulé sur les pratiques courantes d'organisateur de compétitions sportives, surtout boxe, catch et cyclisme, qui devaient déposer une enveloppe dans le tiroir du rédacteur pour que leur manifestation soit annoncée et traitée dans le quotidien sportif<sup>64</sup>.

Selon Joris Vincent, *L'Auto* avait demandé un pourcentage sur les recettes des matchs internationaux de rugby en contrepartie de la publicité assurée dans ses pages. La Fédération française de rugby avait refusé de céder, son trésorier donnant pour l'occasion le sobriquet

---

60. Breyer Victor, *L'Écho des Sports*, 11 décembre 1922.

61. Industriel, fabricant de radiateurs pour les moteurs d'avion et d'automobile, et propriétaire du circuit automobile de Montlhéry.

62. En fait, les dates ne correspondent pas à cette interprétation : le circuit automobile est inauguré en 1924, alors que l'hebdomadaire est lancé en 1922.

63. Meyer Gaston, *op. cit.*, p. 74.

64. Marchand Jacques, *op. cit.*, 2011, p. 25.

d'« Henri V pourcentage » à Desgrange<sup>65</sup>. « L'abominable vénalité de la presse française<sup>66</sup> » n'épargne pas la presse sportive.

Enfin, Gaston Meyer rapporte qu'à chaque changement de ministère, Marcel Oger était chargé de négocier le soutien du journal à la politique du nouveau sous-secrétaire d'État : « Oh ! Peu de choses sans doute, quelques décorations aussi<sup>67</sup>. » Là encore, les mœurs de la presse sportive s'apparentent à celles de la presse politique. Il est en effet d'usage que les différents ministères subventionnent les journaux et distribuent des « enveloppes de fin de mois » aux journalistes afin de s'attirer leur bienveillance<sup>68</sup>. L'attitude de Léo Lagrange qui, toujours d'après Gaston Meyer<sup>69</sup>, éconduit Marcel Oger sans mot dire, tranche non seulement avec celle de ses prédécesseurs, mais aussi avec celle des membres du gouvernement auquel il appartient<sup>70</sup>.

Qu'il s'agisse des pots de vin versés par les organisateurs de spectacle sportif professionnel ou des faveurs accordées par un sous-secrétaire d'État soucieux de ne pas s'aliéner le plus puissant journal de sport, ces pratiques s'éloignent radicalement des nobles intentions énoncées lors de la création du journal. La presse sportive n'est pas épargnée par la corruption qui gangrène la presse française entre les deux guerres, la presse financière en premier lieu, mais « le système ne peut pas ne pas influencer le reste de la presse. Certains de ces traits ne peuvent pas ne pas se retrouver un peu partout, dilués certes, dispersés, préservant de larges plages d'indépendance, mais néanmoins très délétères [...]»<sup>71</sup>.

---

65. Vincent Joris, « Le rugby français à l'heure des ruptures (1930-1932) : le rôle de la presse écrite », in Attali Michaël (dir.), *Sports et médias du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Biarritz, Atlantica, 2010. Voir p. 615.

66. L'expression est d'Arthur Raffalovitch, représentant du ministère des Finances russe à l'ambassade de Russie à Paris avant 1914, qui a distribué des pots de vins à de nombreux journaux et journalistes français pour les inciter à vanter les mérites des emprunts russes.

67. Voir Meyer Gaston, *op. cit.*, p. 83.

68. Jeanneney Jean-Noël, *L'argent caché. Milieux d'affaires et pouvoir politique dans la France du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Le Seuil, 1984, p. 285-291.

69. Voir Meyer Gaston, *op. cit.*, p. 83-84.

70. Car si Léon Blum s'était engagé auprès de Charles Morice, président de l'association des journalistes parlementaires, à mettre un terme à ces mauvaises pratiques, « les enveloppes, hélas ! ne furent pas supprimées. » (Morice Charles, *40 ans de journalisme, presse et parlement, souvenirs et anecdotes*, cité par Jeanneney Jean-Noël, *op. cit.*, 1984, p. 287).

71. Jeanneney Jean-Noël, « Sur la vénalité du journalisme financier entre les deux guerres », *Revue française de science politique*, n° 4, 1975, p. 738.

Dès lors, quel crédit peut-on accorder aux informations délivrées par *L'Auto* ? Le contenu du journal doit être apprécié à la lumière des relations que les organisateurs d'événements sportifs entretiennent avec le journal, son directeur et ses rédacteurs. Il y a les manifestations sportives organisées ou co-organisées par *L'Auto*, dont la promotion bien comprise participe à la prospérité du journal. Il y a celles qui sont à l'initiative des amis ou des organisations qui acceptent les conditions imposées par le journal. Elles bénéficient de son soutien et de sa bienveillance. Les autres sont ignorées ou maltraitées, parce que leurs organisateurs ont refusé de se plier à ses exigences ou ont eu le malheur de déplaire au directeur du journal ou à ses rédacteurs.

## Logiques d'acteurs

Derrière le journal, il y a les actionnaires et les buts qu'ils poursuivent, les stratégies commerciales mises en œuvre par Henri Desgrange et Victor Goddet pour assurer la prospérité du journal qu'ils dirigent et les pratiques peu conformes à la déontologie journalistique dont ils perpétuent l'usage. Tout cela pèse sur le contenu du journal. Il y a aussi le groupe des journalistes dont certaines caractéristiques sont également susceptibles d'influencer ce qu'ils écrivent. Les éléments de prosopographie que nous avons pu réunir sur les membres de l'équipe de rédaction font apparaître que nombre d'entre eux occupent, parallèlement à leur emploi de rédacteur à *L'Auto*, d'autres fonctions ou responsabilités. Avoir plusieurs casquettes – ou plusieurs cordes à son arc – est la règle, et non l'exception. C'est même un signe distinctif des ténors de la presse sportive<sup>72</sup> qui fonde leur compétence et leur légitimité à parler des sujets qu'ils traitent dans leurs articles.

En la matière, Henri Desgrange donne l'exemple. On ne sait en effet pas très bien quelle est son activité principale et sa principale source de revenus. Il a, en commun avec Victor Goddet, des intérêts personnels dans le spectacle sportif. Avant de prendre la direction du nouveau

---

72. Cette caractéristique n'est en effet pas propre aux rédacteurs de *L'Auto*. Gustave de Lafreté, Frantz Reichel, Paul Rousseau, Robert Guérin – pour ne prendre que quelques exemples – sont également à la fois journalistes sportifs et investis à divers titres dans les organisations sportives nationales et internationales. Les analyses réunies dans Tétart Philippe et Villaret Sylvain (dir.), *Les voix du sport, La presse sportive régionale à la Belle Époque*, Biarritz, Atlantica / Musée national du sport, 2010, montrent que les créateurs et animateurs des journaux sportifs régionaux sont souvent investis dans les organisations sportives nationales, régionales ou locales.

quotidien sportif, ils étaient respectivement directeur et administrateur du vélodrome du Parc des Princes créé en 1897. Ils sont associés dans la création en 1903 du Vélodrome d'Hiver. Il est – faut-il le rappeler ? – directeur du Tour de France.

Par ailleurs, après avoir été longtemps secrétaire général de l'Omnium, très mondaine société d'encouragement au cyclisme, il est nommé au bureau national de l'Union vélocipédique de France, dont il démissionne en 1903. En 1904, il devient président de la Ligue des chauffeurs<sup>73</sup>. C'est à ce titre qu'il siège en 1909 dans la commission du code de la route. Il crée en 1907 *Comœdia*, journal consacré à l'actualité théâtrale dont il assume la direction. Il siège enfin dans toutes les commissions ministérielles mises en place entre 1916 et 1936 pour étudier les questions relatives à l'éducation physique et aux sports<sup>74</sup>.

Charles Faroux, autre figure historique du journal où il tient depuis 1904 la rubrique « automobile », est également un acteur multi-positionné<sup>75</sup>. Polytechnicien de formation, il est « ingénieur-conseil auprès de plusieurs maisons de construction aéronautique<sup>76</sup> ». Il a fondé la Société des ingénieurs de l'automobile. Secrétaire général de l'Automobile club de l'Ouest, il lance en 1923 le Grand prix d'endurance de 24 heures<sup>77</sup>, épreuve qu'il dirige jusqu'en 1956. Sans doute ses engagements paraissent-ils moins éclectiques que ceux de certains de ses collègues, puisque tous gravitent autour de l'automobile et de l'aviation, ou presque : Charles Faroux est également dirigeant des fédérations natio-

---

73. Association de défense des automobilistes contre les « abus » des pouvoirs publics, active jusqu'en 1914.

74. Henri Desgrange est successivement membre de la commission chargée d'étudier la réorganisation de l'éducation physique dans l'enseignement public de 1916, du comité consultatif chargé d'étudier les questions relatives à l'éducation physique dans l'enseignement institué en 1922, de la commission consultative de l'éducation physique mise en place par le ministre de la Guerre en 1924, du comité consultatif chargé d'étudier les questions relatives à l'éducation physique, aux sports et à la préparation au service militaire institué en 1930 et du conseil supérieur de l'éducation physique créé en 1934.

75. Montéréal Gilles et Souanef Karim, « Penser la spécificité à partir de ses figures historiques : retour sur une journée d'étude », *Cahiers du journalisme*, n° 25 « Journalisme sportif vs journalisme de sport : vers une redéfinition de la profession ? », 2013.

76. Renseignements consignés dans le dossier constitué pour l'attribution de la Légion d'honneur au titre de l'aéronautique et des transports aériens, 1925, base de donnée Leonore, et dans les rapports des Renseignements généraux détenus aux Archives de la Préfecture de police (APP), dossier BA 2001.

77. Géo Lefèvre, lui aussi journaliste à *L'Auto*, fait partie de ceux qui ont participé au lancement des 24 heures du Mans.

nale et internationale de billard, une autre de ses passions. Il n'empêche que les fonctions de journaliste peuvent être contradictoires avec celles de commissaire d'une grande course automobile, d'ingénieur-conseil ou de dirigeant d'un club automobile régional. Charles Faroux est en outre identifié comme actionnaire de la Société française des parcs automobiles et *lobbyiste* « chargé par la Banque de Paris et des Pays-Bas et par la Standard Oil, de la distribution d'un budget à la presse et [...] chargé d'intervenir auprès des membres parlementaires de la commission des carburants pour faire adopter certaines dispositions qui soient favorables à leurs intérêts<sup>78</sup> ».

Louis Gautier-Chaumet, rédacteur à la rubrique « Football » à partir de 1921 et titulaire d'une chronique hebdomadaire, « Les faits et les gens, revus et corrigés », dans les années 1930, a un pied dans le monde des médias et l'autre dans le monde de la politique : de 1932 à 1934, il est chef de cabinet d'Hippolyte Ducos, sous-secrétaire d'État de l'Enseignement technique et de l'Éducation physique puis ministre des Pensions.

Pour certains collaborateurs réguliers du journal, le journalisme sportif est une activité secondaire, éventuellement alimentaire en période de vaches maigres. Tristan Bernard, romancier et dramaturge, couvre les combats de boxe du Wonderland pour *L'Auto*. Gaston de Pawlowski, docteur en droit, auteur de romans et de nouvelles, membre fondateur de l'Union vélocipédique de France, rédacteur en chef du *Vélo* puis de *Comœdia*, signe des billets pleins d'humour dans *L'Auto*. Pierre Souvestre, avocat et grand amateur d'automobile, délégué de l'Automobile club de France, collabore régulièrement à *L'Auto* avant de connaître le succès avec les romans policiers qu'il co-écrit avec Marcel Allain, comme *Les aventures de Fantomas*. À travers ces exemples, le journalisme sportif apparaît comme une activité d'amateurs de sport – de *sportsmen* – familiers des rings et des vélodromes, partageant sur le mode de la conversation mondaine ce qu'ils ont vu et ressenti avec leurs lecteurs. En cela, la presse sportive n'est pas différente de la grande presse de la Belle Époque, qui compte de nombreux collaborateurs amateurs et occasionnels.

Il apparaît d'autant plus simple pour les gens de lettres de trouver des piges dans la presse sportive, ou pour les journaux sportifs de les recruter comme rédacteurs, que le monde de la presse sportive entretient avec le monde de la littérature, du théâtre et du cinéma des rapports

---

78. APP, dossier BA 2001. Note des renseignements généraux du 20 septembre 1934.

étroits, qui se manifestent sous des formes très diverses. Georges Le Roy, rédacteur de la rubrique « cyclisme », épouse en 1904 la comédienne Yvonne de Bray. Henri Desgrange est, à partir de 1907, directeur de *Comœdia*. Parmi les rédacteurs de la rubrique « boxe », Paul Olivier est également l'imprésario de Jules Raimu<sup>79</sup>, Henri Decoin écrit avec Paul Cartoux<sup>80</sup> le scénario d'un film sur le Tour de France, *Le Roi de la pédale* (1925), avant de faire carrière dans le cinéma comme réalisateur. Gaston Bénac, rédacteur de la rubrique « rugby », écrit le scénario du film *Hardi les gars !* (1931)<sup>81</sup>. Lucien Cazalis, secrétaire général du Tour de France, joue dans un certain nombre de pièces de théâtre et de films avant et après la Première Guerre mondiale. Il écrit plusieurs scénarios pour le cinéma et les paroles de « chansons sportives » (notamment de chansons officielles du Tour de France). À la fin des années 1930, Maurice Goddet écrit, avec Jean Antoine<sup>82</sup> et Jean Leulliot<sup>83</sup>, le scénario d'un film sportif, *Pour le Maillot jaune*, dans lequel son épouse, la vedette du grand écran Meg Lemonnier, tient le rôle d'une journaliste amoureuse d'un champion cycliste pendant le Tour de France<sup>84</sup>.

Par ailleurs, les journalistes sportifs sont nombreux à être impliqués dans le milieu associatif et fédéral. Ainsi Marcel Viollette, chef de la rubrique « cyclisme » en 1900, et Charles Ravaud, successeur de Géo Lefèvre à ce poste en 1910, sont membres du bureau national de la Fédération cycliste amateur de France. Alphonse Steinès, titulaire de la rubrique « À travers les sociétés » qui couvre l'activité des clubs cyclistes, siège à la commission d'amateurisme de l'Union vélocipédique de France. Louis Maertens, rédacteur de la rubrique « sports athlétiques » de 1900 à 1933, est membre de la commission centrale d'athlétisme de l'Union des sociétés françaises de sports athlétiques (USFSA) jusqu'en 1914, puis membre du conseil fédéral de la Fédération française d'athlétisme. Paul Champ, spécialiste des « sports athlétiques » de 1909 à 1921, est vice-président du très respectable Racing club de France et membre du bureau de l'USFSA jusqu'à la Première Guerre mondiale. Pierre Benoist, rédacteur à la rubrique « cyclisme », est président d'un

---

79. Marchand Jacques, *op. cit.*, 2004.

80. Rédacteur sportif à *L'Intransigeant*.

81. Pour séduire une championne de natation, un facteur devient coureur cycliste et participe au Tour de France.

82. Ancien rédacteur de *L'Auto*, journaliste de sport à la radio.

83. Journaliste à *L'Auto*, directeur de l'équipe de France sur le Tour de France.

84. Le film, tourné durant le Tour de France 1939, sort en salle en octobre 1940.

club cycliste et secrétaire du Syndicat des coureurs. Gaston Frémont, rédacteur de la rubrique « athlétisme », est membre du bureau de la Ligue parisienne d'athlétisme dans les années 1920 et secrétaire de la commission technique de la Fédération française d'athlétisme dans les années 1930. Emmanuel Gambardella, collaborateur régulier de la rubrique « football » depuis la fin des années 1920, est responsable administratif du prestigieux Football club de Sète et siège à la commission d'étude du statut du joueur instituée en 1929 par la Fédération française de football-association.

Occuper un poste à responsabilité dans une organisation sportive est, pour un journaliste sportif, un gage de compétence. Il sait de quoi il parle : étant au cœur de l'organisation, il est parfaitement informé de tout ; en raison de son expérience, il est fin connaisseur des questions qu'il aborde dans ses articles. Mais cette position privilégiée se mue, inévitablement, en situation de conflit d'intérêt. Le journaliste peut préférer les intérêts de l'organisation dont il est responsable à ceux des lecteurs qu'il a pour fonction d'éclairer. Le dirigeant peut user du pouvoir qu'il détient en tant que journaliste pour faire pression sur l'institution sportive. Dans les deux cas, la sincérité et l'authenticité des propos publiés sont sujettes à caution.

Enfin, les collaborations multiples, parfois sous pseudonyme<sup>85</sup>, sont une pratique très largement répandue en raison de la faiblesse des émoluments. Les journalistes de *L'Auto* sont nombreux à travailler pour d'autres titres de la presse généraliste ou spécialisée et, à partir des années 1930, pour la radio, alors que ce sont des médias concurrents. *L'Auto* agit de même en tentant de recruter des rédacteurs talentueux.

Dans les années 1900, plusieurs membres de l'équipe de rédaction de *L'Auto-Vélo* collaborent à *La Vie au grand air* : Abel Léveillé, secrétaire de rédaction en 1900 ; Georges Prade, qui s'occupe de la rubrique « automobile » jusqu'en 1904 ; Louis Perrée, rédacteur de la rubrique « escrime » en 1900 ; Fernand Bidault, rédacteur de la rubrique « rugby » de 1906 à 1914.

Charles Faroux est simultanément directeur de *La Vie automobile* (de 1909 à 1956), rédacteur en chef de *La Technique automobile* et de *La Nouvelle Revue automobile* et collaborateur de *L'Intransigeant*, du *Conseiller des touristes* et de *l'Exportateur français*<sup>86</sup>. Jean Antoine, rédac-

---

85. Meyer Gaston, *op. cit.*, p. 74.

86. APP dossier BA 2001 : rapport du 27 janvier 1930 des Renseignements généraux.

teur de la rubrique « boxe amateur » depuis le début des années 1920, écrit pour *L'Intransigeant*, *Match-l'Intran* et *Le Miroir des sports*. À partir de 1929, il suit également le Tour de France pour Radio Paris PTT ; il travaille ensuite pour Radio-Cité. Gaston Bénac, rédacteur de la rubrique « rugby » à partir des années 1920, écrit pour *L'Intransigeant*, *Sporting*, *L'Illustration* et pour *Le Petit Marseillais* et *La Petite Gironde*, avant d'être nommé rédacteur en chef des sports à *Paris-Soir*. Félix Lévitán, rédacteur à la rubrique « cyclisme » au début des années 1930, travaille pour *L'Intransigeant*<sup>87</sup>. Gaston Meyer, chef de la rubrique « athlétisme » à partir de 1933, signe dans *Le Petit journal*. Alex Virot, spécialiste de ski, travaille pour *Le Miroir des sports*, *Le Matin* et *Paris-Soir*. Il suit le Tour de France 1929 pour Radio Luxembourg, et le Tour 1936 pour le Poste parisien.

D'autres sont correspondants de journaux étrangers francophones et de la presse publiée dans les colonies<sup>88</sup>. Charles Joly, journaliste « omnisports », écrit pour les quotidiens belges *Le Soir* de Bruxelles et *Le Neptune* d'Anvers. Charles Ravaud, spécialiste du cyclisme, émarge à *La Dernière Heure* de Bruxelles. Armand Lafitte, responsable de la rubrique « escrime », collabore au *Petit Matin* de Tunis et Maurice Machurey, de la rubrique « gymnastique », écrit pour *Le Peuple* de Bruxelles. Tous les deux sont également rétribués par *L'Écho d'Alger*.

De même, des journalistes des autres quotidiens ou hebdomadaires publient des articles dans *L'Auto*. Marcel Viollette, rédacteur en chef de *La Vie au grand air*, dirige la rubrique « cyclisme » de 1900 à 1901. Robert Guérin, journaliste sportif au *Matin*, écrit des articles pour *L'Auto* des années 1920 aux années 1940. Emmanuel Gambardella, qui apporte régulièrement sa contribution à la rubrique « football », collabore à plusieurs journaux du Sud-Est. Louis Gautier-Chaumet, est rédacteur en chef de *La Presse* (1922-1932), chef du service politique de *L'Intransigeant* de 1932 à 1937, chef de la rubrique « politique intérieure » de *Ce Soir* à partir de 1937 et rédacteur en chef de Radio-Cité à partir de 1933. Lucien Dubech, chroniqueur sportif à *L'Action française*, est rédacteur de la rubrique « rugby » dans les années 1930<sup>89</sup>, il devient titulaire de la

---

87. En 1933, alors qu'il est envoyé spécial de *L'Intransigeant* sur le Tour, Henri Desgrange lui demande de prendre des temps de passage. Félix Lévitán refuse. Le directeur de *L'Auto* le congédie.

88. Renseignements extraits de *l'Annuaire du Syndicat de la Presse sportive et du Tourisme* de 1926.

89. Voir Jian Philippe, « La chronique du sport de Lucien Dubech dans

chronique hebdomadaire « Les faits et les gens, revus et corrigés » après le départ de Louis Gautier-Chaumet.

La concentration géographique des journaux sportifs, tous – ou presque – installés dans la « République du croissant<sup>90</sup> », favorise ces collaborations multiples. *Le Vélo* a pour siège le 2, rue Meyerbeer et *L'Auto-Vélo* le 10, rue du Faubourg-Montmartre. *L'Écho des sports* est installé juste en face, au n<sup>o</sup> 13. Cette proximité favorise une sociabilité, motivée par la passion du sport et cultivée par la fréquentation des mêmes enceintes sportives et des mêmes cafés. Un entre-soi se dessine, conforté par les associations professionnelles qui contribuent au développement d'une conscience et d'une légitimité professionnelles, et cimentent les liens de solidarité corporatiste. Le Syndicat de la presse sportive parisienne, fondé en 1891, et l'Association des journalistes sportifs, créée en 1905, localisés dans la rue Bergère à côté de *L'Auto*, sont également des lieux de rencontres entre les rédacteurs des différents journaux.

Cette camaraderie n'empêche cependant pas des rapports conflictuels entre rédacteurs travaillant pour des titres concurrents, au point parfois de dégénérer en duel lorsque l'honneur est engagé. En mai 1901, Henri Desgrange envoie ses témoins, Georges Prade et Rodolphe Darzens<sup>91</sup>, à Georges Meyland à la suite d'un article paru dans *Le Radical*, « pour lui demander une explication ou une réparation par les armes<sup>92</sup> ». L'affaire se clôt sur un procès-verbal dans lequel les témoins désignés par Meyland reconnaissent que les termes de l'article avaient dépassé la pensée de leur client. En février 1903, Léon Manaud, rédacteur de la rubrique « boxe », est blessé dans un duel qui l'oppose à Frantz Reichel, alors journaliste au *Vélo*, pour une polémique sur la publication d'une information inexacte<sup>93</sup>.

---

*L'Action française* pendant les années trente », in Attali Michaël (dir.), *op. cit.*, 2010.

90. Une façon de nommer le quartier de la presse à Paris, partagé entre le 2<sup>e</sup> et le 9<sup>e</sup> arrondissement et dont le centre est le Café du Croissant.

91. Journaliste littéraire, grand duelliste et chroniqueur épisodique à *L'Auto-Vélo*.

92. *Le Radical*, 24 mai 1901, p. 3. L'article incriminé, « la genèse d'un monde », est publié le 6 avril 1901, p. 3. Meyland y raille la méconnaissance de Desgrange en matière d'histoire du cyclisme et la médiocre qualité des journaux sportifs.

93. Léon Manaud avait attaqué « Un rédacteur de ce journal [*Le Vélo*], qui a omis de signer son information, annonçait que les deux grands maîtres [Charlemont et Casterès] allaient entreprendre une tournée exhibition en province et qu'ils disputeraient un match à Roubaix. [...]. Notre confrère aurait dû se renseigner avant de publier cette information inexacte. » (« Mauvaise critique », *L'Auto*, 19 février 1903, p. 1). La rencontre donne lieu à publication d'une photographie dans *La Vie au grand air* (« Un duel sportif : MM. Reichel et Manaud », 21 février 1903, p. 119), alors que *L'Auto* n'en dit pas un mot.

Cela étant, écrire simultanément pour des journaux concurrents crée une situation de conflit d'intérêt. Il est en effet difficile pour un journaliste de commenter librement l'actualité sportive, surtout lorsqu'il s'agit d'épreuves organisées ou soutenues par un des titres pour lequel il travaille. Le principe de pluralité de la presse s'en trouve inévitablement affaibli.

## **La Société *L'Auto*-sports : constitution d'un consortium du spectacle sportif**

1931 est une année charnière dans l'histoire de *L'Auto*. Le 28 février, une assemblée générale extraordinaire décide la dissolution de la Société du journal *L'Auto* à laquelle se substitue une société nouvelle créée le 16 mars : la Société *L'Auto*-sports. Le 1<sup>er</sup> avril, la Société anonyme du vélodrome du Parc des Princes lance une souscription pour financer les travaux de modernisation du vélodrome. Le 4 juin est fondée la Société Jeff Dickson international sports pour exploiter les deux concessions de la salle Wagram et du Vélodrome d'Hiver transformé à grands frais en Palais des sports. Mais pour comprendre la portée de ces décisions, il est indispensable de revenir en arrière.

À la création de *L'Auto-Vélo*, Henri Desgrange et Victor Goddet étaient simplement employés par la société, l'un comme directeur, l'autre comme administrateur. Si Henri Desgrange n'acquiert au fil des ans que quelques actions du journal, Victor Goddet s'emploie à racheter progressivement des titres de *L'Auto* et notamment les titres détenus par la Société De Dion-Bouton qui lui sont cédés par lots<sup>94</sup>. C'est ainsi qu'au moment de son décès en 1926, Victor Goddet est devenu l'actionnaire majoritaire de la Société anonyme du journal *L'Auto*<sup>95</sup>. Son fils aîné, Maurice, hérite des deux tiers des actions de son père. Le conseil d'administration de la Société anonyme du journal *L'Auto* réuni en urgence lui donne tous pouvoirs à l'effet de gérer et administrer tous les biens de la société<sup>96</sup>. « L'aîné s'assit au grand bureau de l'administrateur général avec l'assurance acquise en quatre années passées dans le sillage de son

---

94. May Jacques et Goddet Jacques, *Rapport sur L'Auto, sa constitution, son activité, son rôle durant les cinq dernières années (1939-1944)*, document dactylographié, 1944.

95. *Ibid.*

96. Lablaine Jacques, *op. cit.*, p. 163.

père<sup>97</sup>. » Son cadet, Jacques, reçoit le tiers des actions détenues par son père. Il est nommé rédacteur en chef en 1930. Henri Desgrange conserve son poste de directeur.

La nomination de Maurice Goddet au poste d'administrateur général s'accompagne de remaniements de grande ampleur. Au départ, la Société anonyme du journal *L'Auto*, la Société anonyme du Parc des Princes<sup>98</sup> et la Société anonyme de *L'Auto-Vélodrome d'Hiver*<sup>99</sup> étaient indépendantes, et n'avaient de liens entre elles que par le truchement de leurs actionnaires, Henri Desgrange et surtout Victor Goddet (également devenu, au moment de sa mort, l'actionnaire majoritaire de la Société anonyme du Parc des Princes et de la Société anonyme de *L'Auto-Vélodrome d'Hiver*) puis ses deux fils. Les restructurations, décidées en 1931, permettent d'intégrer plus étroitement les deux secteurs d'activités complémentaires que sont la presse et le spectacle sportif. La Société *L'Auto-sports* est une société faitière<sup>100</sup>, qui exploite le journal *L'Auto* et le Tour de France et détient des actions de la Société de *L'Auto-Vélodrome d'Hiver* et de la Société anonyme du Parc des Princes (49,5 %). Elle détient en outre des parts de la Compagnie générale d'énergie radio-électrique qui exploite la station de radio Le Poste parisien. Son capital social s'élève à 24,7 millions de francs<sup>101</sup>, porté à 25 millions de francs

97. Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 29.

98. Le vélodrome du Parc des Princes est créé en 1897. Sa construction est financée par l'Omnium, société d'encouragement au cyclisme, et l'Union vélocipédique de France. La direction en est confiée à Henri Desgrange, l'administration à Victor Goddet. En 1923, une convention est signée entre la ville de Paris et MM. Desgrange et Goddet donnant concession pour l'exploitation du vélodrome du Parc des Princes jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1964. La Société anonyme du Parc des Princes est formée le 20 novembre 1925 pour une durée de 99 ans, son siège est le 10, rue du Faubourg-Montmartre et son capital s'élève à 2 millions de francs (*Archives commerciales de la France*, n° 52, 26 décembre 1925, p. 2544).

99. Un vélodrome d'hiver dénommé « Vélodrome des arts libéraux » est aménagé en 1892 dans le Palais des arts libéraux de l'exposition universelle de 1889. Henri Desgrange en devient directeur en 1895. Il est supprimé en 1897. Un nouveau vélodrome d'hiver est aménagé en 1903 dans la Galerie des machines de l'exposition universelle de 1889. La Société anonyme de *L'Auto-Vélodrome d'Hiver* est créée en 1905 pour une durée de 6 ans, avec un capital de 100 000 francs. En 1909, la Galerie des machines étant promise à la démolition, un nouveau vélodrome d'hiver est érigé à l'angle de la rue Nélaton et du boulevard de Grenelle. En 1925, le capital de la société est de 2,8 millions de francs (*Archives commerciales de la France*, n° 43, 30 mai 1925, p. 1088).

100. Une société faitière a pour vocation de regrouper des participations dans plusieurs sociétés afin d'assurer une unité de direction.

101. *Archives commerciales de la France*, n° 43, 10 avril 1931, p. 1776.

au début de l'année 1932<sup>102</sup>, un montant inhabituellement élevé pour un organe de presse<sup>103</sup>.

La création de la Société Jeff Dickson international sports complète le dispositif. Encouragé par les succès obtenus avec la salle Wagram, Jeff Dickson<sup>104</sup> a l'ambition de faire du Vel' d'Hiv', transformé en Palais des sports, une salle de spectacle polyvalente (combats de boxe, courses cyclistes, matchs de hockey sur glace, spectacles de cirque, représentations théâtrales), avec bars et restaurants. Un contrat de concession pour l'exploitation du Vélodrome d'Hiver est conclu le 28 février 1931 entre Jeff Dickson et Henri Desgrange, en tant que président du conseil d'administration de la Société anonyme de *L'Auto-Vélodrome d'Hiver*. Le journal *L'Auto* et la Société de *L'Auto-Vélodrome d'Hiver* reçoivent 4 000 des 125 000 actions de 100 francs qui constituent le capital de la Société Jeff Dickson et 500 des 5000 parts de fondateurs<sup>105</sup>. Jacques Goddet est nommé au conseil d'administration<sup>106</sup>.

Ces restructurations touchant les sociétés satellites du journal *L'Auto* aboutissent à la création d'un consortium dédié au spectacle sportif. La Société *L'Auto-sports* bénéficie doublement du succès des événements sportifs programmés au Vélodrome d'Hiver ou au vélodrome du Parc des Princes : directement en vendant des journaux les annonçant ou en rendant compte ; indirectement en touchant, sous forme de dividendes, les fruits du battage qu'il organise autour. Mais, pour améliorer cette réussite, il faut relancer l'activité de ces deux lieux de spectacle sportif vieillissants.

---

102. L'augmentation de capital se fait par création de 2 500 actions de 100 francs dont 2 000 sont attribuées en rémunération d'apport à la Société Cochet-sports et 500 à Henri Cochet, le champion de tennis (*Le Moniteur de la papeterie française*, vol. 63, n° 1, 1<sup>er</sup> février 1932, p. 71).

103. À titre de comparaison, le capital de la société éditrice du *Figaro* est de 4 millions de francs en 1927, le capital de la Société du *Petit Parisien* est de 3 millions de francs en 1929.

104. Arrivé en France en 1917 avec le corps expéditionnaire américain comme photographe de guerre, Jeff Dickson se lance au début des années 1920 dans l'organisation de combats de boxe à Paris. Il fait partie du cercle des intimes de Jane Deley, la compagne d'Henri Desgrange.

105. De son côté, Jeff Dickson reçoit 36 000 actions et 4 500 parts de fondateur. Les 85 000 actions restantes sont à souscrire en numéraire (« Société anonyme Jeff Dickson International sports – Statuts », *L'Auto*, 11 mai 1931, p. 6).

106. Avis de création de la Société Jeff Dickson, publié dans *Paris-Soir*, 18 avril 1931, p. 6 ; dans *Le Matin*, 18 avril 1931, p. 5, etc.

Maurice Goddet convainc Henri Desgrange de rénover le vélodrome du Parc des Princes dont la conception et la construction remontent à 1897 : sa piste ovale de 666 mètres (« trop grande » avait écrit Frantz Reichel à l'époque) et ses virages peu inclinés ne sont plus au goût du jour. Ses gradins apparaissent insuffisants en comparaison des grands stades construits depuis la guerre. Il faut le rebâtir entièrement. Pour financer ces travaux de grande ampleur, une souscription est ouverte : 6 000 obligations de 1 000 francs sont émises<sup>107</sup>. Le nouveau vélodrome inauguré en avril 1932 est un modèle d'architecture<sup>108</sup>.

La conversion du Vélodrome d'Hiver en Palais des sports polyvalent suppose quelques transformations, et notamment la suppression des cinq piliers qui soutiennent la verrière, plantés au milieu de la « pelouse<sup>109</sup> ». Conformément aux statuts de la Société Jeff Dickson, le montant des travaux (7,5 millions de francs) est à la charge de la Société de *L'Auto-Vélodrome d'Hiver*<sup>110</sup>.

Cette ambitieuse stratégie de restructuration et de développement ne produit cependant pas les effets attendus. Si l'exercice 1932 de la Société *L'Auto-sports* se solde par un bénéfice de 259 220 francs affecté aux amortissements<sup>111</sup>, si les tirages du quotidien sportif atteignent une moyenne de 364 000 exemplaires par jour en 1933 avec un record à 845 045 pendant le Tour de France<sup>112</sup>, la société se trouve rapidement dans une situation difficile.

L'association de la Société anonyme de *L'Auto-Vélodrome d'Hiver* avec la Société Jeff Dickson international sports est une mauvaise affaire. Le déficit s'élève à 639 506 francs sur l'exercice 1931-1932 et à 912 073 francs sur l'exercice 1932-1933<sup>113</sup>. La presse financière ironise : « Dans le conflit cornélien de l'amateurisme et du professionnalisme,

107. Obligations au porteur, rapportant un intérêt annuel de 50 francs (coupon payable au siège social le 1<sup>er</sup> août de chaque année) remboursables en 25 années à partir du 1<sup>er</sup> février 1938 par tirage au sort.

108. Il fait l'objet d'un article dans *La Construction moderne*, une revue d'architecture (See Charles-Edouard, « Stade-vélodrome du Parc des Princes », *La Construction moderne*, n° 47, 1935).

109. On nomme ainsi, par analogie avec les hippodromes, la partie plane au centre de la piste.

110. « Société anonyme Jeff Dickson International sports – Statuts », *L'Auto*, 11 mai 1931, p. 6.

111. *Le Moniteur de la papeterie française*, vol. 64, 15 septembre 1933, p. 432.

112. Wermelinger Elie et Laget Serge, *L'Équipe ou une histoire d'hommes*, Paris, L'Équipe, 1990, p. 78-79. Le tirage record absolu date du 24 juillet 1933 pour la victoire de Georges Speicher sur le Tour de France.

113. « Échos – Le rêve et la réalité », *Marianne*, 31 janvier 1934, p. 14.

la Société Jeff Dickson paraît avoir opté pour l'amateurisme. Au prix de quelques sacrifices matériels, ses actionnaires connaîtront la haute satisfaction morale du sport non rémunéré<sup>114</sup>. » Et de fait, année après année, cette société accumule les pertes. La Société anonyme de *L'Auto-Vélodrome d'Hiver* a supporté les frais de modernisation du Vél' d'Hiv'. Elle n'en tire aucun bénéfice.

Les recettes du nouveau stade-vélodrome du Parc des Princes ne compensent apparemment pas les dépenses engagées pour les travaux réalisés en 1931-1932. En décembre 1935, le capital de la Société du Parc des Princes est porté de 2 à 2,5 millions de francs<sup>115</sup>, vraisemblablement pour couvrir les pertes de la société.

Par ailleurs, la gestion de Maurice Goddet n'a pas la rigueur de celle de son père. Il s'est fait aménager, au premier étage du 10, rue du Faubourg-Montmartre, un bureau-salon « d'une dimension et d'un faste indiquant clairement qui régnait sur l'affaire<sup>116</sup> ». Il dilapide sa fortune en même temps que les fonds du journal en entretenant « des relations avec les plus brillants fleurons de la haute société<sup>117</sup> ». Cette vie mondaine contribue au renom du journal et au développement de ses affaires, certes, mais elle entraîne une érosion des capitaux de la société et grève les dividendes des actionnaires. Tant et si bien que le conseil d'administration décide de placer auprès de Maurice Goddet un contrôleur des comptes, chargé de mettre bon ordre dans la marche financière de la société<sup>118</sup>.

Car si Maurice et Jacques Goddet avaient hérité de leur père la majorité des titres de la Société du journal *L'Auto*, ils ne détiennent pas la majorité des actions de la nouvelle Société *L'Auto-sports* : en juin 1934, Maurice Goddet en possède 60 000, Jacques Goddet 24 000. Il leur manque 41 000 titres pour détenir un lot majoritaire<sup>119</sup>. Soutenus

---

114. *Journal des finances. Cote universelle et correspondance des capitalistes*, 27 octobre 1933, p. 844.

115. *Archives commerciales de la France*, n° 147, 9 décembre 1935, p. 4843.

116. Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 52.

117. *Ibid.*, p. 51.

118. Cette décision du conseil d'administration de la société gérant le journal *L'Auto* est rapportée par Jacques Goddet (*op. cit.*) qui ne la date pas précisément. Est-ce au cours des dernières années d'existence de la Société anonyme du journal *L'Auto* ? Vers 1933-1934, au moment où la situation de la Société *L'Auto-sports* se dégrade ? C'est plus vraisemblable.

119. D'après un document retrouvé par Jacques Lablaine, impossible à dater parce qu'incomplet, mais antérieur à la réduction de capital de la Société *L'Auto-sports* de décembre 1934. Voir Lablaine Jacques, *op. cit.*, p. 177-181.

par un groupe d'administrateurs de la société, les frères Goddet et Henri Desgrange s'engagent alors dans une opération de rachat d'actions de la Société *L'Auto-sports*, de sorte à s'assurer la majorité au conseil d'administration. Leur entreprise est facilitée par la décision prise en décembre 1934 de réduire le capital de 25 à 15 millions de francs, par voie d'échange de cinq actions contre trois, au capital nominal de 100 francs entièrement libérées<sup>120</sup>. Et, selon un document personnel d'Henri Desgrange cité par Jacques Lablaine<sup>121</sup>, en décembre 1936, les frères Goddet n'ont « pas tout à fait la majorité<sup>122</sup> », mais Henri Desgrange détient 3 720 actions<sup>123</sup> grâce auxquelles les deux frères « compléteraient cette majorité<sup>124</sup> ». Maurice Goddet peut conserver son poste d'administrateur général et Jacques Goddet celui de rédacteur en chef. Quoique minoritaire, Henri Desgrange reste maître du jeu puisque ses actions lui permettent de faire pencher la balance en faveur des frères Goddet ou des autres actionnaires.

## Les stratégies de lutte contre l'érosion des ventes

Non seulement la politique de restructuration et de développement engagée en 1931 ne produit pas les résultats attendus mais, après les records de l'année 1933, les tirages de *L'Auto* sont à la baisse, comme le sont ceux des autres titres de la presse parisienne à peu près au même moment. Les mêmes causes produisent les mêmes effets. La concurrence de la presse régionale entraîne une diminution des ventes en province. L'explosion de l'audience de la radio qui délivre quotidiennement des informations sportives et diffuse des reportages en direct sur les grands événements sportifs, le succès de *Paris-Soir* dont la rubrique sportive abondamment illustrée de photographies s'étale quotidiennement sur deux pages, voire davantage, détournent une partie des amateurs de sports de *L'Auto*.

---

120. Information publiée au *Journal officiel de la République française – Lois et décrets*, 23 janvier 1935, p. 736.

121. Lablaine Jacques, *op. cit.*, p. 189.

122. Acte du 10 décembre 1936, cité par Lablaine Jacques, *op. cit.*, p. 189.

123. Le baron de Zuylen de Nievelt lui a revendu 3 000 actions pour la somme de 12 000 francs (40 francs l'unité).

124. Acte du 10 décembre 1936, cité par Lablaine Jacques, *op. cit.*, p. 189.

Les actions promotionnelles sur lesquelles le journal avait bâti son succès atteignent leurs limites : créer, parrainer et organiser des événements sportifs revient de plus en plus à tirer les marrons du feu au profit des titres concurrents et des stations de radio. Le Tour de France ne permet plus de réaliser des ventes record. Il est couvert par les autres journaux et les stations de radio avec un luxe de moyens que le journal organisateur ne peut s'offrir. En 1938 par exemple, *Paris-Soir* mobilise quarante collaborateurs, dix voitures, huit motos et un avion pour couvrir l'événement<sup>125</sup>. Pour contrer *Paris-Soir*, « qui réalisait des ventes phénoménales sur le Tour au détriment des nôtres<sup>126</sup> » en donnant les résultats des étapes avant *L'Auto*, Henri Desgrange et Jacques Goddet décident d'en retarder le départ, afin que le résultat en soit connu après le bouclage du quotidien du soir. Mais ils doivent renoncer face à la menace brandie par Jean Prouvost de lancer un quotidien de sport concurrent.

On finit par s'arranger sur un code de bonne volonté qui garantissait le maintien des horaires traditionnels, engageant *Paris-Soir* à ne prolonger la publication des comptes rendus analytiques et des résultats d'aucun commentaire et d'aucune interview. Engagement qui devint, évidemment, de plus en plus élastique<sup>127</sup>.

Pour lutter contre cette érosion, *L'Auto* mise sur plusieurs solutions. Il accorde une place de plus en plus grande à la photographie, couvrant des pages entières et des cahiers spéciaux. Mais la place croissante de la photographie et l'augmentation du nombre de pages qu'elle implique alourdit, pour *L'Auto* comme pour les autres journaux, le coût de fabrication et rogne sur les marges. Et les journaux ont beau mettre leurs moyens techniques en commun pour limiter les frais de photoreportage – comme lors du Tour de France 1935 où *L'Auto* et *L'Intransigeant* passent un accord avec *Le Matin* qui suit le Tour avec un car bélinographique<sup>128</sup> –, cette augmentation des charges combinée à la baisse des ventes pèse lourd dans les comptes annuels de la société.

---

125. Tétart Philippe, art.cit., p. 319.

126. Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 103.

127. Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 104.

128. Bernède Guy, « Sport et radio, l'épopée du radioreportage sportif », *Cahiers d'histoire de la radiodiffusion*, n° 79, 2004, p. 179. Le bélinographe est un appareil permettant d'envoyer des photographies par téléphone.

En octobre 1935, afin de contrer la concurrence des quotidiens régionaux, *L'Auto* inaugure une page hebdomadaire consacrée à l'actualité du sport en province, « *L'Auto* dans toute la France », délivrant, région par région, l'essentiel de l'information sportive. L'édition parisienne ne publie pas cette rubrique qui est remplacée par une page de publicité.

Le journal se lance dans la publication de grands reportages réalisés notamment par Roger Strauss et surtout Robert Perrier. Suivant en cela l'exemple de Pierre Giffard, Édouard Helsey ou Albert Londres, Robert Perrier parcourt la France afin de présenter à ses lecteurs la vie sportive des différentes régions sur la base d'informations de première main. Puis il voyage à travers le monde afin d'étudier sur place le développement de l'éducation physique et des sports des pays qui font figure d'exemple dans ce domaine (et notamment l'Angleterre, l'Allemagne, les États-Unis, l'Italie, la Suède et l'Union soviétique). De même que le Sieur de Va-Partout imaginé par Pierre Giffard couche « sur une valise toujours bouclée, en guise d'oreiller<sup>129</sup> », Robert Perrier est croqué une valise à la main et des ailes dans le dos sur le dessin de Pico représentant l'équipe de rédaction de *L'Auto*, dans le numéro anniversaire du 16 février 1934<sup>130</sup>.

Le journal joue également la carte de la diversification et investit les nouveaux médias que sont le cinéma et la radio. Une salle de cinéma baptisée « Ciné *L'Auto* » est ouverte en juin 1933 au palais Berlitz, situé à l'angle du boulevard des Italiens et de la rue de la Michodière, au cœur du quartier de la presse. L'objectif est de contribuer, sous une forme différente de l'écrit et de la photographie, à la médiatisation des événements sportifs : « Sportifs, vous suivrez dans "votre" cinéma toutes les épreuves auxquelles vous n'avez pas pu assister<sup>131</sup>. » La salle est inaugurée le 29 juin 1933, avec la projection du premier épisode du film officiel du Tour de France. Et, jusqu'au 19 juillet, le film de chaque étape réalisé par Fox-Movietone est projeté dès le lendemain. Dans les années qui suivent, le Ciné *L'Auto* propose aux sportifs de la capitale une programmation alternant des reportages filmés sur les grands événements sportifs (Tour de France, Jeux olympiques, grands matchs de boxe, de rugby ou de football, principales courses cyclistes) et, en période creuse, des

129. Giffard Pierre, *Souvenirs d'un reporter : le Sieur de Va-Partout*, Paris, Dreyfous, 1880, p. 2.

130. Pico, « Le char de *L'Auto* », *L'Auto*, 16 février 1934, p. 11.

131. Annonce précédant l'ouverture du Ciné *L'Auto*, *L'Auto*, 15 juin 1933, p. 1.

documentaires sur les sports, des leçons filmées de culture physique ou de tennis. Rapidement, des films de divertissement (Fernandel, Laurel et Hardy, etc.) complètent la programmation. L'information sportive ne suffit apparemment pas à assurer la prospérité de la salle de cinéma.

Par ailleurs, à partir d'avril 1937, *L'Auto* a son émission quotidienne sur Radio Luxembourg : « Ce soir, à 20h, veuillez écouter à Radio Luxembourg une interview de Delico qui doit rencontrer Peter Kane demain soir au Palais des sports, par notre chef des reportages, M. Robert Perrier qui, chaque jour, parlera ainsi aux lecteurs de *L'Auto*<sup>132</sup>. » C'est en effet à Robert Perrier qu'incombe la responsabilité d'animer cette « émission de *L'Auto* », de commenter l'actualité sportive et d'interviewer les champions. Dans ce domaine comme dans les précédents, *L'Auto* n'invente rien. Il met en œuvre des recettes imaginées par d'autres organes de presse : l'illustration photographique, le grand reportage, la diversification dans le cinéma d'actualités et la radio.

Enfin, pour mieux lutter contre la concurrence des journaux d'information générale qui ont étoffé leur rubrique sportive, *L'Auto* fait peau neuve le 28 mars 1937 et ajoute à son contenu traditionnel dédié à l'automobile et aux sports des contenus littéraires, des concours, des jeux et une page d'informations générales (la rubrique « Savoir vite »), publiée en dernière page du quotidien : « *L'Auto*, le plus grand quotidien sportif du monde, sera ainsi un journal TOTAL<sup>133</sup>. »

Ces diverses innovations permettent d'inverser la tendance. L'analyse des comptes d'exploitation de la Société *L'Auto-sports*<sup>134</sup> montre que si l'année 1937 se clôt sur un déficit de 1 954 984,99 francs, l'exercice 1938 permet de dégager un bénéfice net de 1 001 453,42 francs. Les tirages continuent de baisser – ils sont en moyenne de 205 000 exemplaires par jour en 1938 –, mais les ventes du journal rapportent 28,77 % de plus, en raison notamment de l'augmentation du prix au numéro de 40 à 50 centimes. Les recettes publicitaires progressent de 11,49 % et le portefeuille d'actions rapporte 153 302,09 francs. La situation financière de la société reste cependant préoccupante. Les bénéfices engrangés en 1938 invitent sans doute à envisager l'avenir avec optimisme, mais ils ne comblent pas les pertes des années antérieures.

---

132. Annonce publiée en page 7 de *L'Auto* du 2 avril 1937.

133. « Un visage neuf ! », *L'Auto*, 27 mars 1937, p. 1. En majuscules dans le texte.

134. Archives nationales (AN), Ministère de la Justice, Z 6/763 dossier 5560.

## De l'Omnium républicain de presse au trust Hibbelen

Entre 1939 et 1944, une cascade de décisions et d'événements aboutissent à la disparition de *L'Auto* : deux mois avant la déclaration de guerre, Henri Desgrange et les frères Goddet vendent leurs titres de la Société *L'Auto-sports* à Raymond Patenôtre ; après l'armistice de juin 1940, contrairement à d'autres titres de la presse qui choisissent de se saborder, *L'Auto* reparait à Lyon puis à Paris ; en février 1941, le lot d'actions majoritaire est revendu aux Allemands ; le contrôle de la situation échappe de plus en plus à Jacques Goddet qui reste seul après le départ de son frère Maurice et le décès d'Henri Desgrange ; il aurait pu démissionner, mais il choisit de demeurer à la tête du journal.

Nombreux sont les auteurs à estimer que *L'Auto*, comme les autres titres de la presse parus sous l'Occupation, s'est irrémédiablement compromis et mérite d'être enseveli avec eux « dans la fosse commune de nos déshonneurs nationaux<sup>135</sup> ». D'autres se rangent à la thèse défendue par Jacques May et Jacques Goddet en 1944<sup>136</sup>, selon laquelle le directeur du journal et ses collaborateurs ont fait leur possible pour résister à la volonté de l'actionnaire majoritaire (*Paris-Soir* puis la Société parisienne d'édition aux ordres de l'occupant) et de la *Propagandaſtaffel* de transformer le journal sportif en instrument de propagande. Rien n'est moins simple que de trancher entre ces deux thèses. Cette période de l'histoire de *L'Auto* appartient de toute évidence à « un passé qui ne passe pas<sup>137</sup> », d'autant plus difficile à oublier que *L'Équipe*, le grand quotidien sportif de la deuxième moitié du xx<sup>e</sup> siècle, est le prolongement de *L'Auto* : mêmes locaux, mêmes rédacteurs, et, après quelques années de purgatoire, même directeur<sup>138</sup>.

Le journal reparait à Lyon le 26 juillet et à Paris le 10 septembre 1940. La décision de relancer *L'Auto* après la défaite n'appartient pas à Jacques Goddet. Depuis juin 1939<sup>139</sup> en effet, les frères Goddet ne sont

---

135. La formule est de Pierre-Henri Teitgen, ministre de l'Information du gouvernement provisoire.

136. May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, 1944.

137. En référence au livre d'Éric Conan et Henry Rousso, *Vichy, un passé qui ne passe pas*, Paris, Fayard, 1994. Les symptômes sont les mêmes.

138. Voir Montréal Gilles, « *L'Équipe* entre mythe et réalité (1944-1948) » et « Jacques Goddet, un acteur déterminant pour la valorisation du spectacle sportif », in Attali Michaël (dir.), *op. cit.*, 2010.

139. C'est la date mentionnée par Jacques Goddet lors de sa déposition le 27 juillet

plus actionnaires majoritaires de la Société *L'Auto-sports*. Ils ont vendu la totalité de leurs parts<sup>140</sup> à Raymond Patenôtre, homme politique<sup>141</sup> et propriétaire d'un groupe de presse, l'Omnium républicain de presse. Ils étaient depuis plusieurs années à la recherche d'appuis nouveaux pour relancer leur affaire et Raymond Patenôtre ne leur est pas inconnu<sup>142</sup>. Ils connaissent également son homme de confiance, Albert Lejeune qui, d'après Jacques Goddet, a « grandement facilité les choses<sup>143</sup> ». Ces différents éléments invitent à penser que la cession de leurs parts à Raymond Patenôtre agréée les anciens actionnaires majoritaires, qui peuvent espérer préserver la ligne éditoriale de leur journal.

Henri Desgrange et Jacques Goddet restent directeurs du journal, mais Maurice Goddet quitte ses fonctions : son nom disparaît du bandeau le 26 août 1939. Il reste pourtant membre du conseil d'administration de la Société *L'Auto-sports* jusqu'en 1942<sup>144</sup>.

Le changement d'actionnaire majoritaire s'accompagne de quelques remaniements. Plusieurs mandataires de Raymond Patenôtre sont nommés au conseil d'administration de la Société *L'Auto-sports* dont Albert Lejeune est élu président. Une filiale est créée pour exploiter le journal : la Société anonyme du journal *L'Auto*<sup>145</sup> au capital de 1,6 million de francs, divisé en 16 000 actions de 100 francs, dont 15 000 sont détenues par la Société *L'Auto-sports*<sup>146</sup>. Sa création renforce le caractère de société faitière de la Société *L'Auto-sports* dont l'activité se réduit à la

---

1948 (AN, Ministère de la Justice, Z 6/763 dossier 5560) alors qu'Albert Lejeune évoque 1938 (même archive, interrogatoire du 28 décembre 1944).

140. Pour 7 millions de francs, dont 5 millions comptant et les 2 millions restant payables en deux annuités (AN, Ministère de la Justice, Z 6/763 dossier 5560. Déposition d'Albert Lejeune).
141. Au moment de la vente, Raymond Patenôtre (1900-1951) est ministre de l'Économie (avril 1938-septembre 1939) et député de Seine-et-Oise (1928-1940, sous l'étiquette de l'Union socialiste républicaine).
142. Il est propriétaire des journaux organisateurs de la course cycliste Paris-Nice : *Le Petit journal* et *Le Petit Niçois*. Henri Desgrange et les frères Goddet l'ont rencontré à plusieurs reprises, notamment en 1936, lors du banquet offert à la presse à l'issue de Paris-Nice.
143. Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 107. Albert Lejeune a fait ses premières armes de journaliste à *L'Auto-Vélo*. Il est l'organisateur de Paris-Nice. Enfin, il siège à la commission technique du syndicat de la presse parisienne à laquelle appartient également Maurice Goddet.
144. AN, Ministère de l'Information, F/41/1747.
145. Dioudonnat Pierre-Marie, *L'argent nazi à la conquête de la presse française : 1940-1944*, Paris, Picollec, 1981, p. 77. Les statuts de la nouvelle Société du journal *L'Auto* sont adoptés le 8 mai 1940, mais en raison des événements la société n'est définitivement constituée que le 18 décembre 1940.
146. *Ibid.*, p. 77.

gestion de son patrimoine (plusieurs immeubles) et de son portefeuille de valeurs.

Cependant, cette restructuration ne peut porter ses fruits. En septembre 1939, la déclaration de guerre et la mobilisation générale qui s'ensuit privent le journal d'une partie de ses forces vives, de l'essentiel de sa matière première (l'information sportive) et de nombre de ses lecteurs. *L'Auto* devient *L'Auto-Soldat* le 16 septembre 1939 et adopte un plus petit format. La « drôle de guerre » autorisant la reprise des activités sportives, le journal retrouve son titre et son format habituels le 1<sup>er</sup> janvier 1940. L'offensive allemande, le repli du journal sur Lyon (qui entraîne une interruption de parution à partir du 19 juin 1940<sup>147</sup>), la défaite et l'Occupation achèvent de désorganiser le journal.

La décision de faire reparaître *L'Auto* revient de toute évidence à Albert Lejeune qui, en tant que directeur de *Lyon républicain*, un autre titre de l'Omnium républicain de presse, a tous les moyens nécessaires pour publier un journal à sa disposition. Il veut de surcroît s'attirer les bonnes grâces de l'occupant<sup>148</sup>. Par ailleurs, afin de ne pas laisser le champ libre à *L'Écho des sports* qui a repris sa parution, Robert Perrier, agissant en qualité de rédacteur en chef et au nom d'Albert Lejeune<sup>149</sup>, a présenté une demande d'autorisation à la *PropagandaStaffel*<sup>150</sup>. Bien que la guerre l'ait tenu éloigné de Paris<sup>151</sup>, Jacques Goddet est associé aux démarches effectuées auprès de l'occupant pour permettre la réparation de *L'Auto*<sup>152</sup>. De retour à Paris, il choisit de rester à la tête du journal qui, bien qu'il n'en soit plus actionnaire, n'en demeure pas moins l'entreprise familiale. Après le décès d'Henri Desgrange le 16 août 1940, il se retrouve seul.

147. La publication se poursuit à Lyon du 12 au 18 juin.

148. Albert Lejeune joue, apparemment sans aucun scrupule, la carte de la collaboration. Il sert notamment de prête-nom à Gerhard Hibbelen dans le rachat des éditions Nathan et Calmann-Lévy. Voir Fouché Pascal, « L'édition 1914-1992 », in Sirinelli Jean-François (dir.), *Histoire des droites en France*, Tome 2, Cultures, Paris, Gallimard, 1992, p. 272.

149. APP, dossier BA 2335, rapport du 24 juillet 1940.

150. May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 2.

151. L'unité du Génie à laquelle il a été affecté est cantonnée dans le Lot. Il est démobilisé dans le courant du mois de juillet.

152. AN, Ministère de la Justice, Z 6/763 dossier 5 560 (*L'Auto*). Déposition de Jacques Goddet le 9 juin 1945 et déposition d'Albert Lejeune le 28 décembre 1944. Ce dernier insiste sur l'action commune menée avec Goddet pendant toute l'Occupation tandis que ce dernier n'évoque que son rôle positif.

À partir de l'automne 1940, *L'Auto* publie deux éditions, une pour la zone occupée, l'autre pour la zone Sud. S'y ajoutent en janvier 1941, quatre éditions régionales (« Nord et Normandie » ; « Est » ; « Ouest » ; « Sud-ouest ») qui se différencient par leur quatrième page intitulée « *L'Auto* dans les provinces ». La rubrique « Savoir vite », consacrée depuis 1937 aux informations générales ne paraît que dans les éditions de la zone Nord. En mars 1942, le journal crée une édition hebdomadaire résumant les résultats sportifs du dimanche à l'intention des prisonniers et, en mai 1943, une édition pour les travailleurs en Allemagne (numéro du lundi). À partir d'août 1943, une seconde édition hebdomadaire consacrée à l'annonce des manifestations sportives du dimanche, est imprimée le jeudi pour être disponible en Allemagne le dimanche.

Les tirages sont en baisse : *L'Auto* tire à 115 000 exemplaires par jour en juillet 1940, à 63 500 en août 1941 et 65 000 en mai 1944<sup>153</sup>. Malgré une déperdition de 43,47 %, le journal sportif est moins sévèrement touché que la plupart des quotidiens généralistes de la presse collaborationniste<sup>154</sup>. Pour attirer des lecteurs et les conserver, le journal use des mêmes stratégies commerciales qu'avant-guerre, et poursuit son activité d'organisation et de parrainage d'événements sportifs. Certes, conformément aux grandes orientations de la politique du commissariat général à l'Éducation générale et aux Sports, ce sont désormais plutôt des épreuves amateurs qui sont mises en avant, en athlétisme, (la coupe Henri Desgrange, coupe interclubs d'athlétisme créée en 1941), en natation (*L'Auto* patronne le championnat de sauvetage organisé par la FNS en 1941) ou encore en sport scolaire et universitaire. Parallèlement, le journal lance des concours richement dotés, tels les « pronostics de *L'Auto* » (10 000 francs), ou la sélection de l'équipe de France du Tour 1941 (20 000 francs dont 3 000 francs pour le lauréat<sup>155</sup>), qui n'a finalement pas lieu.

Après deux années déficitaires<sup>156</sup> et malgré les difficultés de l'Occupation, les exercices 1941 et 1942 dégagent des bénéfices pour la

---

153. Chiffres donnés par Levy Claude, « La presse de l'Occupation en France », *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, n° 80, 1970.

154. A titre d'exemple, les tirages de *Paris-Soir* et du *Matin* s'effondrent respectivement de 77 % et 60 % entre 1940 et 1944 (Delporte Christian, *Les Journalistes en France, 1880-1950*, Paris, Le Seuil, 1999, p. 329, note 13).

155. *L'Auto* le 30 mai 1941 et les jours suivants ; le 7 juillet 1941 pour expliquer les règles.

156. L'exercice 1939 se clôt sur un déficit de 1 775 504 francs, portant le total des pertes cumulées depuis 1936 à 2 981 510 francs (May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, 1944, p. 3). Les pertes pour 1940 s'élèvent à 1 140 777,34 francs (AN, Ministère

Société du journal *L'Auto*<sup>157</sup> comme pour la Société *L'Auto-sports*<sup>158</sup>, qui viennent compenser les pertes des exercices antérieurs.

La situation du journal se complique avec la revente du lot majoritaire d'actions de la Société *L'Auto-sports* aux Allemands. Le 3 février 1941, Raymond Patenôtre cède ses 75 651 actions (51 % de la société) à Marcellin Néreau, agissant « en principe pour le compte d'un groupe français<sup>159</sup> ». Il est en réalité l'intermédiaire d'Eugène Gerber<sup>160</sup>, alors directeur général du *Paris-Soir* allemand<sup>161</sup>. Celui-ci « travaille sous la tutelle de la *Propaganda-Abteilung*. [...] Les Allemands versaient d'importantes sommes à ce quotidien qui acquiert en sous-main un certain nombre de publications, dissimulant ainsi les sources de financement<sup>162</sup>. » Gerber puise dans un compte spécial les 9 millions nécessaires à la transaction<sup>163</sup>.

Les Allemands placent des hommes sûrs aux postes-clés de la société et de sa filiale. André Cornu devient président du conseil d'administration de la Société *L'Auto-sports*. Raymond Daroles, administrateur du quotidien *Aujourd'hui*, occupe la même fonction à la Société anonyme du journal *L'Auto*. Alain de Mirecourt, personnage trouble acquis à la

---

de l'Information, F/41/1056, lettre du 23 avril 1945 de la Direction de la Presse au ministre de l'Information).

157. 268 955 francs en 1941 et 123 114 francs en 1942 (*ibid.*).

158. 494 024 francs en 1942 et 549 911 francs en 1943 (*ibid.*).

159. AN, Ministère de la Justice, Z 61/763 dossier 5560. Inventaire du Directeur adjoint des Domaines des biens, envoyé le 10 juin 1948 au Juge d'instruction Maurice Boyer dont le procès-verbal d'interrogatoire et de confrontation du 9 juin 1945. Marcellin Néreau blessé pendant la Première Guerre mondiale, titulaire de la médaille militaire, a été rayé du barreau, puis il a fondé l'office juridique comptable, mis en faillite en 1937. Il est connu pour ses activités dans le marché noir et passe pour « l'homme de confiance du lieutenant Schmitt », chef de la *Propagandastaffel* (déposition d'Albert Lejeune).

160. May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 8.

161. *Paris-Soir*, le quotidien racheté par Jean Prouvost en 1930 s'est replié sur Lyon, où il reparait à partir de juillet 1940. Les Allemands réquisitionnent les locaux parisiens du quotidien et publient une édition pour la zone Nord à partir du 22 juin. Eugène Gerber en devient directeur général en 1941.

162. Wiewiorka Olivier, « Une droite moderniste et libérale sous l'Occupation : l'exemple de la vie industrielle », *Histoire, économie et société*, 4<sup>e</sup> année, n° 3, 1985, p. 406. Créée le 18 juillet 1940, la *Propaganda Abteilung* est directement sous l'autorité du ministère de la Propagande à Berlin, avec le relais du commandement de l'administration militaire à Paris.

163. AN, Ministère de la Justice, Z 61/763 dossier 5560. Dans un rapport du 2 décembre 1945, les experts-comptables Mérigoux et Dumont affirment que Raymond Patenôtre en voulait douze millions, mais qu'il en obtint neuf.

cause des Allemands<sup>164</sup>, est nommé secrétaire général de *L'Auto*. Avec Jacques Goddet et Maurice Henry, responsable de la rubrique « automobile », il représente le quotidien sportif au Groupement corporatif de la presse quotidienne parisienne (GCPQP), fondé en octobre 1940 et présidé par un des hérauts de la collaboration, Jean Luchaire, le directeur des *Temps nouveaux*.

En mars 1942, Eugène Gerber cède les actions de la Société *L'Auto-sports* à la Société parisienne d'édition<sup>165</sup>, dont le président directeur général est Gerhard Hibbelen<sup>166</sup>, prête-nom de l'ambassade allemande à Paris, pour un montant de 10,5 millions de francs<sup>167</sup>. Le conseil d'administration est remanié : Maurice Bigot<sup>168</sup> remplace André Cornu à la présidence et Patrice Thominet, un proche de Jacques Goddet, est nommé administrateur général. Deux décisions majeures sont prises. L'exploitation du quotidien est rendue, sous forme d'affermage, à la Société *L'Auto-sports* à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1943. Cette restructuration aurait eu pour but d'empêcher le partage des bénéfices du journal de

---

164. APP, dossier BA 1875 et AN, Ministère de la Justice Z 6/763 dossier 5560, note du 20 octobre 1945. Gérard Le Grandclaudes de Gravelaine de Mirecourt, dit Alain de Mirecourt, est un journaliste, plusieurs fois condamné, considéré comme un agent de la cinquième colonne avant-guerre et un agent de la Gestapo. Durant la guerre, il occupe différentes fonctions dans la presse de collaboration (à *Paris-Soir* en particulier) et dans les organisations mises en place pour encadrer l'activité de la presse de zone Nord. Il occupe notamment le poste de vice-président de la presse périodique générale au Groupement corporatif de la presse quotidienne parisienne. En 1941, il devient gérant de l'Office des papiers de presse et d'édition, créé pour assurer la répartition du papier aux maisons d'éditions, aux journaux et aux autres utilisateurs, dont il détient la majorité des parts. (voir Dioudonnat Pierre-Marie, *op. cit.*).

165. Dioudonnat Pierre-Marie, *ibid.*, p. 166. C'est l'ancienne maison Offenstadt, victime de l'aryanisation des biens israélites.

166. Membre du Parti nazi, directeur de la maison d'édition nazie pour les loisirs *Kraft durch Freude* à Berlin, Gerhard Hibbelen arrive à Paris, en juillet 1940, comme secrétaire de légation de l'ambassade (et non comme homme d'affaires). Financé à hauteur d'un milliard de francs par la *Propagandaſtaffel* (Cointet Michèle, *Secrets et mystères de la France occupée*, Paris, Fayard, 2015, p. 120). Il sert de prête-nom à l'ambassade pour acheter des lots d'actions (51 % le plus souvent) afin de contrôler des entreprises de presse et d'édition. Son groupe, le *Comptoir financier français*, contrôle 49 journaux et périodiques (*Paris Soir*, *Aujourd'hui*, *Le Petit Journal*, *L'Auto*...) et détient des parts dans une dizaine d'autres.

167. AN, Ministère de la Justice, Z 6/763 dossier 5560. Inventaire du Directeur adjoint des Domaines des biens, envoyé le 10 juin 1948 au Juge d'instruction Maurice Boyer, p. 23.

168. Maurice Bigot, né en 1885, a une longue carrière dans la presse : journaliste parlementaire puis administrateur délégué de *L'Intransigeant*, chef des services politiques de *L'Œuvre* en 1921 (AN, Ministère de l'Information, F/41/1747).

sorte que les actionnaires allemands ne touchent aucun dividende<sup>169</sup>. En outre, la Société *L'Auto-sports* acquiert 26 000 actions du Comptoir financier français dirigé par Hibbelen, au prix de 100 francs l'unité<sup>170</sup>, une prise de participation qui renforce son intégration au *truš̃t*.

Ainsi, non seulement *L'Auto* est soumis, comme tous les journaux paraissant en zone occupée, au contrôle de la *Propagandaŝtaffel* qui détache un censeur auprès de chaque rédaction, mais il est de surcroît assujéti aux exigences de son actionnaire principal. Aussi la question se pose : *L'Auto* a-t-il été entre 1940 et 1944, un journal acquis à la collaboration et au maréchalisme comme le répètent à l'envi ses détracteurs à la Libération<sup>171</sup> ? Ou a-t-il été, « au milieu de la presse de collaboration, un îlot de résistance<sup>172</sup> » comme l'affirment Jacques May et Jacques Goddet en 1944<sup>173</sup> ?

Selon Marianne Amar, le journal a soutenu le régime de Vichy et « largement contribué à la diffusion de la propagande nazie<sup>174</sup> ». Les exemples qu'elle prend à l'appui de son affirmation ne résistent cependant pas à un examen attentif<sup>175</sup>. Le premier est un éditorial signé « *L'Auto* » publié le 18 juin 1940<sup>176</sup> à la suite de la déclaration du maréchal Pétain reconnaissant la défaite de la France, et dont le contenu ne peut laisser un seul instant supposer que le journal « applaudit l'armis-

169. AN, Ministère de l'Information, F/41/1747.

170. AN, Ministère de la Justice, Z 6/763 dossier 5560. Inventaire du Directeur adjoint des Domaines..., p. 24.

171. En 1945 est envisagée l'éventualité d'organiser les épreuves cyclistes dont la Société *L'Auto-Sports* est propriétaire. Le député communiste René Thuillier, journaliste sportif à *L'Humanité* avant-guerre, dénonce le fait que le quotidien sportif « a été, pendant quatre ans, sous la dictature ennemie, un journal parfaitement autorisé, soutenant de toutes ses forces la politique nazie contre le sport français. » (*Journal officiel de l'Assemblée consultative provisoire*, 6 février – 31 mars 1945, p. 68)

172. May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 14.

173. AN, Ministère de l'Information, F/41/1747 : un dossier de 103 pages, accompagnées par 28 annexes, rédigé fin 1944. S'ajoute un dossier complémentaire de 27 pages en réponse à une plainte d'employés de l'atelier en 1945 (AN, Ministère de la Justice, Z 6/763, dossier 5560).

174. Amar Marianne, *Nés pour courir, Sport pouvoir et rébellion*, Grenoble, PU Grenoble, 1987, p. 38.

175. Marianne Amar commet trois erreurs dans le référencement de ses « preuves » : elle date un extrait du 10 août 1941 alors qu'il est publié le 10 août 1940 ; elle en attribue un autre à Charles Faroux alors qu'il est tiré de la rubrique « La vie du monde » du 26 juillet 1940 signée « AAA » ; elle date le troisième extrait du 23 août 1941 alors qu'il paraît dans l'édition parisienne du 25 août. Voir Amar Marianne, *op. cit.*, p. 39 pour les citations et p. 41 pour les notes.

176. « En ces heures douloureuses, les sportifs doivent donner l'exemple du sang froid et de la dignité », *L'Auto*, 18 juin 1940, p. 1.

« tice<sup>177</sup> » comme elle le prétend. Les deux exemples suivants sont extraits d'une chronique publiée en 18 parties, du 26 juillet (jour de la reprise de publication à Lyon) au 12 août 1940, sous le titre « La vie du monde ». Cette chronique signée par un mystérieux « AAA<sup>178</sup> » est effectivement un condensé de ce que le discours d'extrême droite des années 1930 a pu produire de plus abominable et développe des arguments en faveur de la collaboration. La quatrième et dernière citation est extraite d'un encadré non signé, publié en page 4 dans la rubrique « Savoir vite », qui ressemble fort à un communiqué rédigé après l'assassinat à Paris d'un « membre de l'armée allemande ».

Selon Bernard Prêtet, entre 1940 et 1944, le journal se fait « le diffuseur des idées de la collaboration et le serviteur de la propagande de l'occupant<sup>179</sup> » : il vante la supériorité sportive du national-socialisme et du fascisme, affiche son maréchalisme, développe un discours antisémite, incite les ouvriers français à aller travailler en Allemagne et les Français à s'enrôler dans la Légion des volontaires français contre le bolchevisme ou la *Luftwaffe*... Bernard Prêtet reconnaît certes que ce discours de propagande est essentiellement développé dans le cadre de la rubrique « Savoir vite », mais il impute le contenu de cette rubrique d'informations générales à l'équipe de rédaction du journal.

Or, Jacques May et Jacques Goddet insistent sur ce point : la rubrique « Savoir vite », dont le maintien avait été imposé par la *Propagandastaffel* du fait de son existence avant l'armistice, ne contient que des textes imposés ou des dépêches d'agence, et aucun article signé ou rédigé par la rédaction de *L'Auto*, malgré les demandes répétées des occupants<sup>180</sup>. Jacques Goddet dit avoir demandé à André Fontaine, responsable de la rubrique, d'en atténuer le contenu, en modifiant les titres, en coupant dans le texte des imposés, en jouant sur la mise en page, la police et la taille des caractères : « La manière dont "Savoir vite" fut traité et présenté, prouve péremptoirement qu'il ne s'agissait que d'informations imposées dont le sens était d'autant plus facile à discerner

---

177. Amar Marianne, *op. cit.*, p. 38.

178. Qui se cache derrière cette signature ? Manifestement un collaborateur régulier du journal, qui dit avoir mérité le titre « d'homme le plus censuré de France » (7 août 1940), qualifie à plusieurs reprises Georges Février, chef de la rubrique « aviation » du journal, d'« ami », se prévaut du soutien d'Henri Desgrange lorsqu'un ministre demanda au directeur de *L'Auto* de le congédier parce qu'il était gênant pour lui (10 août 1940)...

179. Prêtet Bernard, *op. cit.*, p. 208.

180. May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 15.

qu'elles n'étaient accompagnées d'aucun commentaire<sup>181</sup>. » L'officier de la *Propagandaſtaffel* détaché à *L'Auto*, le lieutenant Keiser, aurait en outre été un censeur bienveillant. Jacques Goddet le présente comme antinazi, rarement en uniforme, profitant des avantages de la vie parisienne<sup>182</sup>. D'après Gaston Meyer, il aurait protégé Raymond Thoumazeau, auteur d'un article sur les doryphores<sup>183</sup>. Le directeur de *L'Auto* affirme avoir fait tout son possible, pour s'opposer aux demandes du nouvel actionnaire majoritaire, « refusant de mélanger la question de sport, seul objet qu'ils acceptaient de traiter durant l'Occupation, et celle de la politique<sup>184</sup> ». Il se serait notamment employé, avec succès, à convaincre les constructeurs de cycle français de ne pas participer au Tour de France que *Paris-Soir* (alors actionnaire majoritaire de la Société *L'Auto-sports*) souhaitait organiser en 1941. Il se prévaut des relations tendues qu'il entretient avec le commissariat général à l'Éducation générale et aux Sports dont *L'Auto* se permet de critiquer la politique.

Pour autant que nous puissions en juger sur la base des éléments que nous avons pu réunir, la réalité est infiniment plus complexe que les deux thèses opposées le laissent supposer. D'un côté, qu'ils y aient souscrit ou qu'ils n'aient pu s'y soustraire, *L'Auto*, ses dirigeants et ses collaborateurs ont agi conformément aux injonctions du régime de Vichy et de la *Propagandaſtaffel*.

En dehors de la chronique « La vie du monde » publiée en juillet et août 1940 évoquée plus haut et dont même le choc de la défaite ne peut excuser le contenu, on relève dans les numéros publiés au cours de ces années noires des exemples de discours conspuant les Anglais, vantant les mérites de l'Allemagne ou relayant la propagande de Vichy. D'octobre à décembre 1940, le journal s'en prend violemment aux Anglais sous la forme d'un jeu-concours : jour après jour, il publie en caractères gras dans les oreilles de la manchette des citations anglophobes dont les lecteurs sont invités à identifier les auteurs<sup>185</sup>. La destruction de

181. *Ibid.*, p. 16.

182. Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 131-132.

183. Meyer Gaston, *op. cit.*, p. 113. Le mot « doryphore » est une insulte métaphorique, assimilant les Allemands à un insecte, fléau des pommes de terre.

184. May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 16.

185. En voici quelques exemples choisis parmi les citations les plus virulentes : « Les Anglais sont la plus pernicieuse vermine à qui la nature ait jamais permis de ramper sur la surface de la terre » (25 octobre) ; « L'Angleterre impie, ce bourreau fatal de tout ce que la France eut de divin, tua Marie Stuart la grâce, comme elle avait tué

la flotte française à Mers el-Kébir le 3 juillet 1940 explique sans doute ce déferlement d'hostilité vis-à-vis des alliés d'hier. Cependant, après la Libération, le ministère de l'Information s'interroge sur les mobiles de cette « attitude scandaleuse », car seul le quotidien sportif a imité le jeu « De qui est-ce ? » organisé par Radio Paris<sup>186</sup>, haut lieu de la collaboration.

Du 28 juillet au 4 août 1940, *L'Auto* publie le compte rendu de l'enquête réalisée par Robert Perrier en Allemagne en 1938 et en justifie la réédition en ces termes :

en relisant attentivement ces lignes – auxquelles le temps a donné un tour extraordinairement prophétique – on peut y trouver l'ossature même de l'organisation de demain. Trop longtemps notre voix – comme celles de ceux qui savaient le péril où nous menait un régime périmé – clama dans le désert. La vérité enfin apparaît. Tard, si tard hélas<sup>187</sup> !

Dans un éditorial célébrant le premier anniversaire du décès d'Henri Desgrange, Jacques Goddet glisse une phrase plaidant en faveur du rapprochement avec l'Allemagne : « Nos adversaires d'hier seront nos amis de demain, s'ils rencontrent des Français de caractère, lucides, compréhensifs et volontaires<sup>188</sup>. » Il s'en justifie ultérieurement en expliquant : « En de rarissimes occasions, [les rédacteurs] durent concéder un gage à l'adversaire afin d'endormir [...] sa suspicion<sup>189</sup>. » Sur le même registre, Charles Faroux prend régulièrement la réussite économique et sociale de l'Allemagne en exemple dans sa rubrique quotidienne, « Les Vérités nécessaires ».

Jacques Goddet et Charles Faroux multiplient les marques de soutien au maréchal Pétain et à la politique de Vichy<sup>190</sup>, jusqu'en 1942

---

l'inspiration avec Jeanne d'Arc, comme elle tua Napoléon le génie » (5 novembre) ; « Véritable termite, juif dominateur et arrogant, [...] sans foi, sans idéal, l'Anglais montre l'apogée [...] du voleur » (4 décembre).

186. AN, Ministère de l'Information F/41/1747. Note du 9 avril 1945.

187. Introduction à la réédition de l'enquête de Robert Perrier en Allemagne « Il y a vingt mois, une grande enquête était menée en Allemagne par Robert Perrier », signée « L'Auto », *L'Auto*, 28 juillet 1940, p. 1.

188. Goddet Jacques, « D'une année à l'autre – L'Homme de caractère », *L'Auto*, 16 août 1941, p. 1.

189. May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 80.

190. Charles Faroux déclare, le 11 septembre 1940, que « le devoir est de nous serrer étroitement derrière le Maréchal Pétain, qui, à la première heure critique, a montré

tout au moins. Le journal soutient l'État français<sup>191</sup> avec assez de zèle pour que Pierre Havard, directeur de la presse au secrétariat général à l'Information à Paris, loue en octobre 1941 « la parfaite loyauté dont le journal *L'Auto* fait preuve à l'égard du Gouvernement [...], dans un excellent esprit de compréhension et de collaboration<sup>192</sup> ».

À la Libération, le ministère de l'Information reproche à *L'Auto* d'avoir présenté le gouvernement de Vichy et les Allemands sous un jour trop favorable et de ne pas avoir précisé l'origine des communiqués comme d'autres publications l'ont fait en usant de la mention : « Le secrétariat général de l'Information communique<sup>193</sup>... »

Par ailleurs, Jacques Goddet participe aux réunions et aux fêtes professionnelles organisées par le Groupement corporatif de la presse quotidienne parisienne. Il y côtoie les dignitaires allemands et les parangons de la collaboration<sup>194</sup>. C'est ainsi qu'il vote en juillet 1941, avec Maurice Henry, chef de la rubrique « automobile », et Alain de Mirecourt, secrétaire général du journal, les crédits exigés pour financer la Légion des volontaires français contre le bolchevisme. Toutefois, sa présence se raréfie à partir de 1943. Il use de prétextes divers (absence, maladie...) pour ne pas se compromettre<sup>195</sup>.

Ces quelques éléments montrent que le journal sportif a, bon gré mal gré, fait le jeu du régime de Vichy et des Allemands. Il n'est cependant pas inutile de rappeler les contraintes qui pèsent entre 1940 et 1944 sur *L'Auto*, comme sur les autres titres de la presse autorisée afin de se prémunir contre tout jugement hâtif. La presse autorisée est « une presse

---

les voies à suivre ». Le 29 novembre 1940, Jacques Goddet chante les louanges de Pétain : « Merci, Monsieur le Maréchal ! Vous donnez la preuve magnifique de cette verdeur légendaire qui fait des vieux hommes, de ceux qui par ignorance ou lâcheté, ont accepté de subir la vieillesse. »

191. Pendant les mois de février et mars 1941, une campagne publicitaire rend compte de la popularité du maréchal Pétain, quantifiée par le comptage des ventes de son portrait et illustrée par des dessins exprimant la joie des foyers, accompagnée de formules laudatives imprégnées du triptyque « Travail, famille, patrie » : « Devant le portrait du Maréchal, les Français travailleront avec plus d'ardeur » (10 mars 1941), « Autour du portrait du Maréchal, chaque soir, la famille se retrouve » (11 mars 1941).

192. AN, Ministère de l'Information, F/41/1747. Lettre adressée à Romain Roussel, secrétaire général à l'Information à Vichy, 17 octobre 1941.

193. *Ibid.*

194. APP, BA 1875, dossier de Mirecourt. Jacques Goddet est un des convives des banquets célébrant les 25 ans de journalisme de Jean Luchaire, le 25 mai 1941, et du premier anniversaire du G.C.P.Q.P. le 24 octobre 1941. Ce jour-là, l'ambassadeur Otto Abetz et les principaux dignitaires nazis sont présents.

195. May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 89.

captive<sup>196</sup> ». Dans les deux zones, le pouvoir s'est arrogé le droit de la diriger totalement. En zone Sud, le rôle dévolu à la presse est de soutenir le gouvernement de Vichy. Elle est aux ordres du ministère de la Propagande. En zone occupée, les journaux sont étroitement contrôlés par la *Propaganda-Abteilung* et sont enrôlés par l'occupant pour servir sa propre propagande. De leurs bons et loyaux services dépendent de surcroît les moyens de travailler : la dotation en papier, en carburant et les autorisations de circuler. Et si nombre de journaux et de journalistes embrassent la cause de l'occupant par affinité idéologique ou par cynisme, les autres doivent rester prudents et transiger lorsqu'ils ne peuvent ruser. Les journaux doivent en effet déposer leurs morasses avant publication et les consignes émises chaque jour doivent être fidèlement appliquées sous peine de suspension. Entre la *Propaganda-staffel* et l'actionnaire principal d'un côté et les services de la propagande de Vichy de l'autre, la marge de manœuvre est étroite.

Cependant, les contraintes qui pèsent sur le journal, son directeur et ses employés ne les ont pas empêchés de prendre leurs distances avec le gouvernement de Vichy, ni de refuser de se plier à la volonté de l'actionnaire majoritaire et à celle de l'occupant. 1942 est de ce point de vue une année charnière. Le contenu du journal en est le reflet. Les manifestations de soutien au Maréchal et à la politique de l'État français sont de plus en plus rares et le journal se recentre sur les questions sportives. Dans le même temps, il se montre plus critique vis-à-vis de la politique sportive du commissariat général à l'Éducation générale et aux Sports.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce revirement. Après le retour de Pierre Laval aux affaires (avril 1942), imposé par les Allemands, l'invasion de la zone Sud (novembre 1942) et l'instauration du service du travail obligatoire (STO, février 1943), il apparaît de plus en plus évident que la politique de Vichy est une impasse. La brutalité de l'occupant, la multiplication des arrestations et des déportations divisent l'opinion publique. Le remplacement de Jean Borotra par Joseph Pascot à la tête du commissariat général à l'Éducation générale et aux Sports joue également un rôle.

Le directeur de *L'Auto* peut compter avec deux soutiens de poids. Il bénéficie de l'appui de Maurice Bigot, entré au conseil d'administration de la Société *L'Auto-Sports* après son rachat par Gerhard Hibbelen,

---

196. Levy Claude et Michel Henri, « La presse autorisée de 1940 à 1944 », in Bellanger Claude, Godenot Jacques, Guiral Pierre et Terrou Fernand (dir.), *op. cit.*, 1975.

à la demande d'Hubert Outhenin-Chalandre<sup>197</sup>, dirigeant du réseau « Alliance », pour contrecarrer l'action des Allemands<sup>198</sup>. Il est épaulé par Patrice Thominet, qu'il a fait entrer au conseil d'administration de la Société *L'Auto-Sports* en mai 1942. La vente du lot majoritaire à Gerhard Hibbelen peut avoir une autre répercussion.

Il n'est pas exclu que les efforts de M. Goddet pour maintenir à *L'Auto* son caractère de journal technique aient rencontré jusqu'à un certain point le désir du groupe Hibbelen de mettre une sourdine à la propagande dans la mesure où celle-ci pouvait compromettre le succès commercial de l'affaire<sup>199</sup>.

Enfin, Jacques Goddet peut compter sur la loyauté de la plupart de ses collaborateurs. De retour de captivité, en janvier 1944, Gaston Meyer<sup>200</sup> affirme avoir découvert une atmosphère anglophile au 10, rue du Faubourg-Montmartre et une rédaction unanimement antinazie.

Jacques Goddet – on l'a vu – aurait réussi à faire capoter le projet d'organisation du Tour de France 1941. Son journal s'est opposé sur un certain nombre de points à la politique du commissariat général à l'Éducation générale et aux Sports<sup>201</sup>. Il est sanctionné à deux reprises par une suspension temporaire de son édition zone Sud : quatre jours du 16 au 19 septembre 1941 pour avoir critiqué le recrutement de deux moniteurs par le Stade toulousain<sup>202</sup> et huit jours de la fin juin au 5 juillet 1943 pour une série d'articles contestant le bien-fondé du plan Pascot de réforme du football français<sup>203</sup>. Revenant sur cette période de l'histoire de *L'Auto*, Jacques Goddet a confié à Jacques Marchand : « Borotra voulait

---

197. Président directeur général de la Compagnie des avions Hanriot, actionnaire de la Société *L'Auto-sports*.

198. C'est ce qu'explique Maurice Bigot lors d'une audience du procès de *L'Auto* (Dépêche AFP du 10 mai 1949, AN, Ministère de l'Information, F/41/1056).

199. *Ibid.*, note de M. Saly, chef du Service Juridique et Contentieux, adressée à Jacques Soustelle, ministre de l'Information, le 22 octobre 1945.

200. Meyer Gaston, *op. cit.*, p. 113.

201. Voir chapitre XI : « *L'Auto* et les politiques de préparation militaire, d'éducation physique et de sport en France (1900-1944) », par Benoît Caritey et Jean-Jacques Dupaux.

202. AN, Ministère de l'Information, F/41/1747. May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 23. « La contrainte remplacera-t-elle l'amateurisme marron ? » (9 septembre 1941).

203. Et notamment un article du 15 juin 1943 : « A l'unanimité, dirigeants et joueurs s'inquiètent de la fonctionnarisation du football ».

me faire arrêter<sup>204</sup> », ce que ne dément pas l'ancien commissaire général à l'Éducation générale et aux Sports : « Il s'opposait à ma politique, donc à celle du Maréchal<sup>205</sup>. » Quant au colonel Pascot, les critiques de *L'Auto* l'auraient excédé à un point tel qu'il aurait déclaré : « Jacques Goddet devrait être fusillé<sup>206</sup> ».

Certes, ces manifestations d'opposition ne sont pas toutes à placer au même niveau : qu'y a-t-il en effet de commun entre les blagues de potaches auxquelles certains rédacteurs de *L'Auto* se livrent aux dépens d'un de leurs collègues pronazi<sup>207</sup>, et les actes authentiques de Résistance qui sont à porter au crédit de plusieurs employés et administrateurs du journal<sup>208</sup> ?

---

204. Marchand Jacques, *op. cit.*, 2002, p. 48.

205. Marchand Jacques, *ibid.*, p. 48.

206. Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 139.

207. D'après Gaston Meyer, André Margot, affecté aux rubriques « lutte » et « catch », « pronazi par opportunisme » était le souffre-douleur de ses collègues et la victime de leurs farces (Meyer Gaston, *op. cit.*, p. 113-114).

208. *L'Auto* compte dans son personnel plusieurs membres de divers réseaux de la Résistance. Patrice Thominet, administrateur général, est chef de l'État-major des « Corps-francs-Vengeance » (« colonel Guillaume ») dans le mouvement « Ceux de la Libération » qui fusionne avec le réseau « Vengeance », auquel appartient son fils Robert, « capitaine Sauvage » (Cote F Delta Rés 844/11 à la Bibliothèque de documentation internationale contemporaine de Nanterre). Jean Lafitte, le secrétaire de rédaction, sert de boîte aux lettres pour le mouvement « Libération-Nord ». Charles Faroux, Maurice Henry, Jacques Goddet et Roger Roux appartiennent (ou appartiendraient) à des titres divers au réseau « Alibi » créé par Georges Charaudeau, directeur de l'Automobile club du Béarn et ancien correspondant de *L'Auto* à Pau (Archives militaires, 17 P 71 dossier du réseau « Alibi »). Bernard Krouchtein et André Costes sont partis combattre avec les Forces françaises libres à Londres et ont participé au débarquement de juin 1944. Marcel Rivière, membre du bureau lyonnais de *L'Auto*, est chef de groupe dans le réseau « Combat ». Arrêté en juillet 1943, il est incarcéré à Eysses puis déporté à Dachau. Enfin, entre juillet 1942 et août 1944, l'imprimerie du journal, dirigée par Roger Roux, a tiré de nombreuses publications clandestines (des numéros de *Libération zone Nord*, les cahiers de *Défense de la France*, *La France libre*, des numéros de *Courrier des Témoignages chrétiens*, *Cahiers des Témoignages chrétiens*, *Lettres françaises*, *Résistance*, etc.), des discours du général de Gaulle, des tracts et des affiches au moment de la libération de Paris... Ce travail a été commencé sans l'accord de Jacques Goddet qui n'a été mis au courant que plus tard (May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 94-96).

## Épilogue

Dans les semaines qui suivent le Débarquement de Normandie, les événements se précipitent et scellent le destin de *L'Auto*. Le 30 juin 1944, Gerhard Hibbelen rachète l'ensemble des sociétés détenues par son *trust* en son nom propre, avant de les revendre à Edmond Locher<sup>209</sup> le 12 août. Contacté par Maurice Bigot et Jacques Goddet quelques jours après la libération de Paris, Edmond Locher refuse de leur céder les titres de *L'Auto*, mais il échoue à les revendre à des financiers anglo-américains<sup>210</sup>.

Comme toutes les autres publications de la capitale, le journal suspend sa parution le 17 août 1944, espérant réparaître après la Libération. Mais il tombe sous le coup de l'ordonnance du 22 août 1944 qui fixe les conditions de suspension des organes de presse ayant continué à paraître sous l'Occupation, prévoit d'arrêter les dirigeants et leurs collaborateurs principaux et de les poursuivre en justice. L'ordonnance du 30 septembre 1944<sup>211</sup> maintient l'interdiction tant qu'aucune décision n'est prise sur les poursuites engagées et place sous séquestre les biens et immeubles confisqués aux journaux interdits, ce qui entre en application le 23 décembre 1944 pour la Société *L'Auto-sports*. Tous ses avoirs sont placés sous séquestre du Domaine par décision du tribunal civil de la Seine, puis transférés à la Société nationale des entreprises de presse (SNEP) par un décret du 4 janvier 1947<sup>212</sup> et deux arrêtés du 6 janvier 1947<sup>213</sup>.

Des poursuites sont engagées à l'encontre des dirigeants et rédacteurs de *L'Auto*. Albert Lejeune est condamné à mort et fusillé le 3 janvier 1945. Certes, ce n'est pas pour son activité à *L'Auto*, mais pour avoir fait du *Petit Marseillais*, dont il était directeur, un chantre de la collaboration. Sa condamnation éclabousse cependant le quotidien sportif, comme celle de Robert Perrier, chef des reportages de *L'Auto*, condamné aux travaux forcés à perpétuité, à la confiscation de tous ses biens et à l'indignité nationale le 16 avril 1945 en tant que rédacteur en chef du journal collaborationniste *Aujourd'hui*<sup>214</sup>. Jacques Goddet est inculqué pour collaboration économique en tant que directeur de *L'Auto*.

209. Ce commerçant suisse s'est enrichi dans l'édition de guides touristiques pour les soldats allemands et dans une maison de produits de beauté.

210. AN, Ministère de l'Information F/41/1747.

211. *JORF* du 1<sup>er</sup> octobre 1944, p. 851-852. « Les journaux qui avaient continué à paraître plus de quinze jours après l'armistice dans les territoires [...] de la zone Nord [...] ».

212. *JORF*, 5 janvier 1947, p. 157.

213. *JORF*, 7 janvier 1947, p. 178.

214. Après plusieurs réductions de peine, il est libéré en octobre 1949 avec interdiction

Parallèlement aux tribunaux, la Commission nationale de la carte professionnelle statue sur le sort des journalistes qui ont exercé sous l'Occupation. Nul ne peut en effet participer à une activité de presse sans être muni d'une nouvelle carte d'identité professionnelle<sup>215</sup>. 8,4 % des journalistes ayant demandé le précieux sésame se voient infliger une suspension temporaire, inférieure à deux ans dans la plupart des cas<sup>216</sup>. Une dizaine de rédacteurs de *L'Auto* voient leur demande de carte professionnelle ajournée, pour une durée allant de trois mois à quatre ans<sup>217</sup>. Un seul est définitivement exclu<sup>218</sup> avant de voir sa suspension ramenée à deux ans.

Le procès intenté contre la Société *L'Auto-sports* dirigée par Maurice Bigot et la Société du journal *L'Auto*, avec Jacques Goddet à sa tête, se conclut par un acquittement le 10 mai 1949<sup>219</sup>. Le jugement révolte ses adversaires<sup>220</sup>. En 1955, la commission nationale de répartition des biens de presse attribue les équipements et biens ayant appartenu à *L'Auto* à la Société nouvelle de publications sportives et industrielles,

---

de territoire métropolitain. Il se réfugie au Maroc avant d'être amnistié par décret en 1960 (APP, BA 2338, dossier Robert Perrier).

215. Selon les termes de l'ordonnance du 30 septembre 1944.

216. Delporte Christian, « L'épuration des journalistes : polémiques, mythes, réalités », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, juillet-décembre 1995, p. 28-31.

217. AN, Ministère de l'Information, F/41/2626.

218. AN, Ministère de l'Information, F/41/2674, note du 12 février 1945 du ministère de l'Information concernant les journalistes et photographes suspendus au 31 décembre 1944.

219. Le verdict de la cour de Justice de la Seine répond à quatre questions. Tout d'abord, « la société du journal *L'Auto-sports* [...] est-elle coupable d'avoir entretenu des intelligences avec l'Allemagne ou avec ses agents en vue de favoriser les entreprises de toute nature de cette puissance étrangère contre la France ou l'une quelconque des nations alliées en guerre contre les puissances de l'Axe, en participant sciemment à une entreprise de démoralisation de l'Armée ou de la Nation, ayant pour objet de nuire à la défense nationale en imprimant, publiant, faisant imprimer ou publier des articles, brochures ou livres en faveur de l'ennemi, de la collaboration avec l'ennemi, du racisme ou des doctrines totalitaires ? » Ensuite, « l'action a-t-elle été commise avec l'intention de favoriser les entreprises [...] de l'Allemagne [...] ? ». Les deux questions suivantes sont identiques pour la Société du journal *L'Auto*, « personne morale, représentée par M. Jacques Goddet, Directeur Général ». La Cour répond négativement à la majorité pour chaque demande, prononçant l'acquittement « sans peine, ni dépens » (AN, Ministère de l'Information, F/41/1056. Arrêt de la Cour de Justice de la Seine enregistré le 22 juillet 1949 par ce ministère).

220. « *L'Auto* acquittée. C'est une menace contre la presse patriotique et démocratique. [...] Un verdict que tous les patriotes jugeront iniques et dangereux. [...] C'est la porte ouverte [...] à la résurrection officielle d'autres feuilles de trahison », *L'Humanité*, 11 mai 1949, p. 1.

fondée le 15 novembre 1944 par Jacques Goddet (60 % des actions) et Patrice Thominet (40 %), éditrice de *L'Équipe*.

Le 30 août 1956, la société *L'Auto-sports* et la Société du journal *L'Auto* obtiennent l'autorisation de reprendre leurs biens restants<sup>221</sup>, estimés à plus de 14 millions de francs. Et le 28 novembre 1956, les administrateurs de ces deux sociétés prononcent leur dissolution.

## Conclusion

Ce survol de l'histoire de *L'Auto* permet d'apprécier la distance qui sépare le fonctionnement réel de l'entreprise de presse et de l'équipe de rédaction du sacerdoce qui devrait être, dans l'idéal, celui de tout patron de presse et de tout journaliste.

La presse ne peut pleinement jouer son rôle d'information libre, complète et respectueuse de la diversité des points de vue, qu'à la condition d'être indépendante des autres pouvoirs, et notamment du pouvoir politique et des puissances de l'argent. Or, dans le cas de *L'Auto*, les conditions de l'indépendance sont loin d'être réunies. Comme le montrent les éléments que nous avons pu réunir concernant l'histoire des deux sociétés anonymes qui ont successivement exploité *L'Auto-Vélo* puis *L'Auto*, le journal est une entreprise de presse qui entretient, selon les périodes de son histoire, des liens étroits avec l'industrie de l'automobile et du cycle, le monde du spectacle sportif puis, durant la guerre, avec l'occupant. La ligne éditoriale de *L'Auto* sur tous les sujets traités dans ses colonnes doit être interprétée à l'aune de ces liaisons dangereuses, pour partie au moins.

Il y a en effet d'autres raisons de douter de l'objectivité des contenus publiés dans *L'Auto*. L'efficacité des stratégies commerciales que déploie le journal repose sur la promotion des manifestations sportives qu'il organise, parraine ou soutient, parfois contre rémunération. On peut donc supposer que l'impartialité ne soit pas la vertu première des articles qui leur sont consacrés. Certes, dans les premières années d'existence du journal, l'information sportive n'a pas encore le caractère de sérieux de l'information politique ou économique. Jusqu'à ce que les grands événements sportifs acquièrent une certaine importance, en relation avec le prestige qu'en tirent la communauté locale ou la nation, le journaliste

---

221. *JORF*, 5 septembre 1956, p. 2446.

sportif s'apparente à un camelot, expert dans l'art du battage pour un objet qui est de l'ordre du divertissement.

Par ailleurs, en raison de leurs investissements multiples, les journalistes sportifs sont susceptibles d'être tiraillés entre des intérêts divergents. Or, « Il en va du fondement sur lequel reposent la légitimité et la force de la presse, à savoir le contrat de confiance entre un média et ses lecteurs. Ce contrat suppose que le journaliste qui transmet une information soit un relais, un passeur, un intermédiaire totalement désintéressé<sup>222</sup>. » Certes, l'interpénétration des sphères journalistique, fédérale, économique et politique ne prouve rien. Elle invite cependant à envisager le contenu des articles pour ce qu'il est : non pas un regard extérieur, neutre, objectif, respectueux de la pluralité des points de vue, sur des faits susceptibles d'intéresser le monde sportif et le grand public, mais le point de vue d'un acteur impliqué qui défend ses idées, sa position et ses intérêts.

---

222. Gerbaud Dominique, « La presse française en manque d'une instance déontologique », *Pouvoirs*, n° 147, 2013, p. 65.

## CHAPITRE II

# **L'Auto est sur le ring**

## **Le rôle d'un organe de presse dans l'organisation d'un spectacle sportif (avant 1914)**

**Sylvain Ville**

---

La boxe anglaise apparaît en France entre la fin du XIX<sup>e</sup> et le tout début du XX<sup>e</sup> siècle, elle est alors principalement amateur<sup>1</sup>. Mais, à partir des années 1906-1907, le professionnalisme pugilistique émerge et devient la modalité dominante de l'activité. Ce changement est rendu possible par un processus central : la mise en spectacle de ce sport<sup>2</sup>. En effet, ce dernier phénomène conduit à la « monétisation » de la pratique et donc à l'émergence du professionnalisme. Mais ces processus ne s'accomplissent pas de manière spontanée. S'inscrivant dans une période d'émergence du marché du périodique sportif<sup>3</sup>, ils sont, entre autres,

- 
1. Les quelques combats professionnels répertoriés avant cela étant presque toujours illégaux.
  2. Par économie d'écriture, la boxe sera ici désignée comme un « sport », même si la codification sportive de cette activité n'est pas encore pleinement stabilisée. Sur cette thématique, et plus largement sur la mise en spectacle de la pratique, je me permets de renvoyer à Ville Sylvain, *Le théâtre de la boxe. Histoire sociale de la boxe anglaise professionnelle à Paris (et à Londres) (1880-1930)*, Thèse de doctorat en STAPS dirigée par Jacques Defrance et Christophe Charle, Université Paris-Ouest-Nanterre-La Défense, 2016.
  3. Dans un chapitre très éclairant, Philippe Tétart souligne en effet que le marché des

soutenus par la presse. En son sein, le quotidien *L'Auto* joue un rôle particulièrement important. La genèse de la boxe anglaise professionnelle est donc très étroitement liée à l'action de ce journal. Ce chapitre se propose de revenir sur le rôle joué par ce quotidien.

De nombreux travaux se sont intéressés aux relations entre sports et médias<sup>4</sup> ; leur approche se centre surtout sur la mise en récit des événements<sup>5</sup>. En effet, la presse intervient activement dans la construction des imaginaires collectifs, en créant, au fil des jours, une dramaturgie à travers par exemple une rivalité progressive entre deux adversaires. Le rôle de *L'Auto* consiste donc à façonner l'attente des spectateurs à l'événement. Comme le soulignent, Patrick Clastres et Cécile Méadel : « les médias contribuent donc à forger les mots pour dire le sport, pour le vivre comme une expérience collective<sup>6</sup> ». D'autres travaux ont évoqué, dans une approche un peu différente, l'organisation d'événements sportifs par le quotidien<sup>7</sup>. Dans ce dernier cas, le propos vise notamment à montrer la « collusion » d'intérêts journalistiques et commerciaux, en pointant (parfois en dénonçant) les raisons économiques qui peuvent expliquer la démarche du quotidien : créer un événement afin de vendre plus de journaux. Les auteurs montrent alors l'impact économique de l'événement en comparant le nombre d'exemplaires tirés avant et après le spectacle organisé<sup>8</sup>.

Malgré leur intérêt, ces travaux ne s'attachent finalement qu'assez peu à décrire le rôle effectif « d'organisateur » réalisé par *L'Auto*. En

---

périodiques sportifs prend son essor autour de 1905 en France (Tétart Philippe, « Des articlets aux pages sportives : état des lieux et intentions » in Tétart Philippe (dir.), *La presse régionale et le sport. Naissance de l'information sportive*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015), soit à une période d'envolée des spectacles sportifs et plus particulièrement pugilistiques.

4. Voir, par exemple, parmi diverses productions, le numéro spécial de la revue *Le Temps des médias* : « La fabrique des sports » qui ne traite pas de la seule action des médias sur le façonnement des sports, mais bien de leurs diverses interactions (*Le Temps des médias*, « La fabrique des sports », n° 9, 2007).
5. Voir, par exemple, Vigarello Georges, « Le Tour de France, une passion nationale », *Sport Histoire. Revue internationale des sports et des jeux*, n° 4, 1989.
6. Clastres Patrick et Méadel Cécile, « Quelle fabrique du sport ? Quelques éléments introductifs », *Le Temps des médias*, « La fabrique des sports », n° 9, 2007, p. 17.
7. Si, dans le cas présent, nous nous centrerons sur les productions ayant pris la boxe anglaise pour objet d'étude, il demeure que l'exemple le plus commenté est celui du Tour de France.
8. Voir, par exemple, Jobert Timothée, « *L'Auto*, un organe de presse ? », in Combeau-Mary Evelyne (dir.), *Sport et presse en France (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Le Publieur, 2007.

effet, loin de se cantonner à de simples « mises en récit du sport<sup>9</sup> », le quotidien agit sur les conditions matérielles et sportives de la rencontre, afin de préparer et de rendre possible le spectacle pugilistique. Cette démarche n'est pas uniquement guidée par des intérêts commerciaux et par le souci d'augmenter le chiffre du tirage. En procédant à l'esquisse du rôle de *L'Auto* dans l'économie générale des spectacles pugilistiques, nous souhaitons montrer que les bénéfices escomptés par le quotidien sont multiples, à la fois économiques et symboliques<sup>10</sup>.

Nous reviendrons d'abord sur les formes d'investissements différenciés de *L'Auto* dans l'organisation d'un spectacle pugilistique, puis nous décrirons les fonctions remplies par le quotidien lors des différentes étapes de l'événement. Ce faisant, nous montrerons que *L'Auto* intervient aussi dans le déroulement même des carrières des boxeurs professionnels et joue un rôle dans leur possible consécration. Enfin, nous reviendrons sur les différents bénéfices perçus par le journal en tant qu'organisateur.

## **D'organiser à dénigrer : les différents degrés d'intervention de *L'Auto***

*L'Auto* est le premier quotidien sportif parisien dès le début du xx<sup>e</sup> siècle et il augmente ses tirages continuellement jusque 1914. Le « journal jaune » dépasse l'ensemble de la presse hippique, vélocipédique, d'automobile ou d'aviation. Son tirage moyen est, en effet, estimé à 100 000 exemplaires (en 1909), alors que *Les Sports* tire à 50 000 exemplaires, *Le Jockey*, *L'Auteuil-Longchamp* ou *Le Paris Sport* tirent à 35 000<sup>11</sup>. Loin d'être un journal spécialisé et de second rang, *L'Auto* rivalise, par ses tirages, avec les grands quotidiens généralistes tels que *La Croix* ou *L'Écho de Paris*<sup>12</sup>. Ainsi, la force de ses tirages fait de lui un quotidien d'importance dans l'univers sportif et son action est d'autant plus profonde qu'il touche un vaste lectorat.

---

9. Attali Michael, « Les mises en récit du sport », in Attali Michael (dir.), *Sports et médias. Du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Biarritz, Atlantica, 2010, p. 423.

10. Sur ce type d'approche, voir Bourdieu Pierre, *Les structures sociales de l'économie*, Paris, Le Seuil, 2000.

11. Tirages des journaux sportifs de Paris, *Rapport de la Préfecture de police de Paris*, (1909). Archives de la préfecture de police de Paris, BA 1713.

12. Pour autant, le quotidien d'Henri Desgrange ne saurait être comparé aux quatre « grands » quotidiens populaires que sont *Le Petit Journal*, *Le Matin*, *Le Petit Parisien* ou *Le Journal* (comparaison réalisée à partir de Charle Christophe, *Le siècle de la presse (1830-1939)*, Paris, Le Seuil, 2004, p. 156-157.

Le rôle de *L'Auto* dans l'organisation de spectacles pugilistiques est multiple et peut prendre des formes très variées. L'alternative ne se limite donc pas à organiser ou ne pas organiser un événement. L'investissement du journal peut revêtir la forme soit d'une organisation totale d'un événement, soit de son « parrainage », soit de son soutien « implicite » ou encore de sa simple mention lorsqu'il s'agit de soutenir le combat concerné. Mais le quotidien peut également choisir d'ignorer l'événement (même s'il est d'ampleur), en ne fournissant aucune information le concernant. Enfin, *L'Auto* peut critiquer voire malmener certaines manifestations ou les promoteurs qui les ont créées.

Entre 1905 et 1910, *L'Auto* organise ou co-organise officiellement quarante-deux soirées<sup>13</sup>. Ces dernières se concentrent notamment en 1907, année où trente-neuf d'entre elles ont lieu. Parmi elles, trois tournois (dont deux se succèdent) : un critérium international de boxe, la coupe *L'Auto* puis un tournoi international (co-organisé avec *The Sporting Life*<sup>14</sup> et le National Sporting Club de Londres). Or, cette année 1907 constitue un véritable tournant dans l'expansion de la boxe anglaise professionnelle parisienne : à partir de cette date, le nombre de combats à Paris explose, comme l'indique le tableau ci-dessous :

Tableau 1. Nombre d'événements et de soirées de boxe professionnelle à Paris (source : *L'Auto*, 1905-1909)

	1905	1906	1907	1908	1909	Total
Nombre total de soirées de boxe à Paris	4	7	77	106	≈115	≈309
Nombre de soirées organisées ou co-organisées par <i>L'Auto</i>	0	2	39	1	0	42 <sup>15</sup>

Même si son rôle ne se poursuit pas après 1907, l'action de *L'Auto* comme organisateur complet d'événements est décisive lors des premières années de l'expansion de ce sport à Paris. À partir de l'année 1908, *L'Auto* n'organise quasiment plus d'événements à lui seul, laissant cette tâche à des sociétés organisatrices. Le rôle du quotidien prend

13. Une soirée est une représentation pugilistique définie par une unité de lieu. Plusieurs soirées peuvent avoir lieu le même jour si elles se déroulent dans des établissements différents.

14. *The Sporting Life* est le plus célèbre quotidien sportif en Angleterre, à l'époque.

15. Soit environ 13,5 % de l'ensemble des soirées organisées.

alors la forme d'un parrainage ou d'un soutien – parfois explicitement mentionné dans les annonces – aux manifestations sportives d'avant la Première Guerre mondiale. Ce procédé s'accompagne d'ententes réalisées avec des sociétés organisatrices, mais qui ne réduit absolument pas l'importance du quotidien dans l'organisation des événements.

Le parrainage le plus célèbre et le plus « abouti » concerne l'alliance réalisée entre *L'Auto* et la Société de propagation de la boxe anglaise (SPBA). Appelée aussi le « *Wonderland* français », cette société – dont le siège est la Grande Roue de Paris – est créée et dirigée par Victor Breyer (alors rédacteur à *L'Auto*) et par Théodore Vienne (directeur de la revue *L'Éducation physique*<sup>16</sup>). Elle devient rapidement l'une des premières sociétés organisatrices de combats de boxe à Paris et est largement soutenue par *L'Auto*. Le quotidien parraine ainsi la totalité des combats organisés par la SPBA. Or, sur quatre-vingt-douze soirées de boxe en 1909, la SPBA en organise trente-six. De plus, les relations entre *L'Auto* et la SPBA prennent la forme d'une véritable entente. Ainsi, le règlement du « championnat des novices<sup>17</sup> » mentionne explicitement le rôle du quotidien puisque l'article 8 indique que les convocations des boxeurs auront lieu par la voie de *L'Auto*<sup>18</sup>. De même, cette entente entre le quotidien et la SPBA ne se limite pas à l'organisation commune d'événements, mais suggère aussi une défense mutuelle de leurs intérêts. *L'Auto* défend systématiquement, durant la totalité de l'existence de la SPBA, la sincérité des combats organisés ou le désintéressement des organisateurs. Ainsi, en 1909, lorsque l'on soupçonne le premier match entre les deux Américains Sam Langford et Sam Mac Vea d'avoir été arrangé, *L'Auto* affirme : « qu'il nous soit permis ici, à *L'Auto* [...] de mettre hors de cause les parfaits honnêtes gens que sont MM. Vienne et Breyer. Du reste, tout le public les connaît et sait qu'il peut leur accorder entière confiance<sup>19</sup> ». Chaque match ou chaque événement organisé par la SPBA est aussi l'occasion de féliciter les organisateurs. En témoigne, parmi beaucoup d'autres, la remarque du directeur de *L'Auto*, Henri Desgrange le 8 octobre 1912 : « Mais a-t-on bien réfléchi que [...] nous nous trouvons cette fois en présence d'un organisateur parfaitement droit

---

16. Sur la trajectoire de ces derniers, je me permets de renvoyer à Ville Sylvain, *op. cit.*

17. Championnat annuel réservé aux boxeurs débutants, cet événement est largement soutenu par *L'Auto*. Léon Manaud, rédacteur à *L'Auto*, est même à l'origine des réformes de ce championnat pour l'édition de 1911.

18. *L'Auto*, 8 septembre 1911.

19. *L'Auto*, 5 avril 1911.

et correct comme l'est M. Th. Vienne ». L'accord établi entre le quotidien et la société organisatrice est même parfaitement assumé, comme l'atteste l'extrait suivant : « Si le match [entre Georges Carpentier et Billy Wells] était définitivement conclu, *L'Auto* l'aurait annoncé le premier puisque les pourparlers pour l'organisation du combat sont menés par M. Théo Vienne, directeur du Wonderland français, dont *L'Auto* est l'organe officiel<sup>20</sup> ». Toutefois les parrainages existant entre *L'Auto* et les sociétés organisatrices de spectacles pugilistiques ne prennent pas toujours ces formes. Ici, leurs rapports sont particulièrement étroits. Dans le cas de la plupart des sociétés organisatrices de combats de boxe, *L'Auto* se limite à relayer leurs annonces, à vendre les places et à publier le compte-rendu.

Enfin, *L'Auto* critique parfois de manière très sévère certains événements. Ainsi, le 13 avril 1908, dans une tribune intitulée « Pour le sport et la vérité », Desgrange n'hésite pas à blâmer fortement la dernière soirée de boxe organisée par Émile Barlatier<sup>21</sup>, aux Folies Bergère : « Le beau sport de la boxe prend de plus en plus des allures inquiétantes et dangereuses. On l'a bien vu l'avant dernière nuit aux Folies Bergère, pendant le match Walter Stanton – Pat Daly, qui a constitué une véritable tromperie pour le public<sup>22</sup> ». Ce procédé contribue à positionner *L'Auto* dans l'univers des spectacles pugilistiques. Tout d'abord, il vise à promouvoir certains spectacles plutôt que d'autres. D'autre part, en creux, ces critiques constituent une forme de « représailles » auxquelles s'exposent les organisateurs qui ne s'allient pas avec *L'Auto*. Ainsi, deux semaines après la critique de Desgrange, les soirées des Folies Bergère ne sont presque plus annoncées. Le 25 avril 1908, alors que Barlatier organise une soirée de boxe incluant des boxeurs français ainsi que des boxeurs anglais auparavant présentés comme de « grands boxeurs », *L'Auto* se limite à un (très) discret encadré annonçant le match le soir même des rencontres.

---

20. *L'Auto*, 17 avril 1913. C'est nous qui soulignons.

21. Émile Barlatier compte parmi les premiers organisateurs de combats de boxe anglaise professionnelle à Paris. Directeur de la revue *Les Nouveaux Sports* (dont les actionnaires, regroupés surtout autour de l'Automobile Club de France, sont souvent de *L'Auto*), il met en place une dizaine d'événements de boxe, notamment aux Folies Bergère, au Moulin-Rouge et à la salle Wagram. Il quitte le paysage sportif et médiatique après avoir volé la recette de la soirée pugilistique du 20 mai 1908 au Casino de Paris. Cette somme lui servant, selon Desgrange, à quitter Paris où il était couvert de dettes (*L'Auto*, 21 mai 1908).

22. *L'Auto*, 13 avril 1908. C'est nous qui soulignons.

Les tirages de *L'Auto* mentionnés précédemment soulignent avec force le risque pour un organisateur à se passer d'un tel média.

## Ce qu'organiser veut dire

Ayant abordé les différents degrés d'interventions de *L'Auto* dans l'organisation d'événements, nous allons maintenant nous attacher à décrire les fonctions remplies par le quotidien lorsqu'il soutient un événement. Comme dit précédemment, le « parrainage » (ou le « soutien ») est la modalité d'organisation la plus courante de *L'Auto*. C'est donc à partir de ce cadre que son rôle effectif dans l'organisation et la promotion du spectacle sportif peut être analysé. Pour le décrire complètement, nous allons procéder chronologiquement, en reprenant l'ensemble des fonctions que le quotidien peut remplir. Néanmoins aucune de ces étapes n'est obligatoire et, selon les événements, certaines tâches ne sont pas effectuées par le journal. Le déroulement envisagé ici est donc d'abord celui des différents rôles potentiellement joués par *L'Auto*, afin de montrer que son action touche autant les conditions matérielles que sportives du combat.

Avant tout, *L'Auto* relaie les défis lancés par les boxeurs. En boxe anglaise professionnelle, la modalité d'organisation de rencontres la plus courante est celle de l'annonce<sup>23</sup>. Par la voie de la presse, les boxeurs se lancent de nombreux défis. Ainsi, pour citer un exemple typique<sup>24</sup>, *L'Auto* du 24 décembre 1907 publie un défi lancé par un boxeur anglais, Johnny Hughes, à un boxeur français, Adolphe, avec « un enjeu de 2 000 francs de chaque côté ». Le match se disputera « dans le club qui offrira la meilleure bourse » ou dans « n'importe quelle salle », s'il n'y a pas de bourse<sup>25</sup>. Ici, la presse relaie, ou tout au plus encourage, l'organisation d'un combat en publiant le défi lancé par un boxeur à un ou plusieurs autres, français ou étrangers. Entre le 1<sup>er</sup> et le 31 janvier 1910,

---

23. Ces « annonces » ne sont pas à confondre avec les « publicités » ou « communiqués » faits pour l'événement (voir *infra*).

24. Les défis sont difficilement quantifiables dans la mesure où ils sont nombreux, parfois non relevés, parfois relevés par plusieurs boxeurs, parfois abandonnés, repoussés, etc. Nous n'avons donc pas pu réaliser une quantification globale du nombre de défis.

25. Notons que le défi ne procède que très rarement dans un sens inverse, c'est-à-dire dans le cas où c'est l'organisateur qui demande des boxeurs par voie de presse. Seuls deux cas (le 28 mars 1906 et le 29 avril 1909) ont pu être relevés avant 1914.

*L'Auto* publie seize défis lancés et quinze annonces disant que des défis sont relevés.

Une fois le défi lancé, *L'Auto* intervient également dans la conservation de l'enjeu financier. Dans l'immense majorité des cas, la bourse d'un match de boxe est constituée de sommes d'argent de trois provenances différentes. Chacun des deux boxeurs « appuie sa chance » (selon le mot de la presse) d'un enjeu<sup>26</sup>, cette somme est souvent identique pour chacun des deux boxeurs. Ces deux sommes sont complétées par une troisième somme donnée par l'organisateur du combat. C'est l'addition de ces trois sommes qui formera « la bourse » d'un combat et qui sera partagée par les boxeurs. Dès les premiers combats monétisés, les enjeux personnels (avancés par les boxeurs) sont déposés dans le coffre d'un journal, souvent *L'Auto*, jusqu'au lendemain du combat. Ainsi, le 7 janvier 1906, pour le combat opposant le Belge Julien Dupont au Français Charles Legrand, « les représentants de chaque côté s'engagent à déposer 1 000 F à *L'Auto*, avant le 10 janvier ». La conservation de cet argent marque l'implication du journal dans l'organisation de l'événement. Dès lors que *L'Auto* accepte de conserver l'enjeu du combat, cela signifie qu'il soutient (ou organise) officiellement l'événement. Mais, plus largement, la conservation de ces sommes d'argent est un objet de lutte pour le journal. À plusieurs reprises, une concurrence apparaît entre différents journaux ou différents organisateurs. Cette course à la conservation de l'enjeu est particulièrement observable lors du « conflit » engagé entre Léon Manaud (rédacteur à *L'Auto*) et Charles Roux, manager du boxeur Marcel Moreau, le 23 février 1909. Roux voulant organiser un match affirme : « Moreau est tout prêt à rencontrer l'adversaire sur la chance duquel M. Willie Lewis [boxeur américain, exceptionnellement manager d'un autre boxeur] est disposé à parier 500 F. Je serai [*sic*], de mon côté, tout disposé à déposer une pareille somme immédiatement et je propose que les deux enjeux soient remis, par exemple, entre les mains de M. Léon Sée<sup>27</sup>, dont l'impartialité est au-dessus de toute suspicion ». Manaud réagit alors violemment et regrette que la somme ne soit

---

26. Appelé aussi souvent, « pari personnel ».

27. Léon Sée (1877-1960) est issu d'une riche famille alsacienne. Journaliste, il est d'abord directeur commercial de *La Culture physique*, il co-fonde et dirige *La Boxe et les boxeurs* à partir de 1909, puis devient rédacteur à *L'Auto* après la Première Guerre mondiale. Sée est également manager de nombreux boxeurs (plus d'une centaine au cours de sa carrière) et organisateur de combats professionnels. (Sur sa trajectoire, je me permets aussi de renvoyer à Ville Sylvain, *op. cit.*).

pas remise à son quotidien : « Nous ne pouvons que féliciter M. Roux de sa lettre, car elle constitue, à l'égard de *L'Auto*, tout simplement une petite impertinence. Il demande en effet que les enjeux soient déposés entre les mains de M. Léon Sée, qui est, dit-il, au-dessus de toute suspicion, ce que nous ne contestons nullement. Mais M. Roux sous-entend probablement qu'il n'en est pas de même de *L'Auto*, puisqu'il refuse de couvrir l'enjeu déposé par Lewis dans nos bureaux ! » Au travers de la conservation de cette somme, c'est en fait l'organisation du combat et donc l'implication du quotidien dans un événement qui est recherchée et ici regrettée.

Une fois le défi fixé et la somme déposée, le quotidien commence la publicité pour l'événement. Les articles de ce type constituent la masse d'écrits la plus volumineuse. L'actualité de l'entraînement des boxeurs est alors retracée, de même que leur régime alimentaire, leur « record » (c'est-à-dire leur palmarès), leurs mensurations, etc. Comme le souligne André Rauch, « les informations dispensées éclairent et excitent les pronostics<sup>28</sup> ». La rivalité entre boxeurs est donc progressivement construite jusqu'au jour du combat, à partir des articles et des images publiés.

De manière globale, même lorsqu'il ne soutient pas explicitement le combat, *L'Auto* publie des annonces de rencontres. Timothée Jobert a bien souligné la difficulté pour le lecteur, comme pour l'historien, à distinguer les comptes rendus rédigés par *L'Auto* des articles non rédigés par son équipe, mais publiés en échange de certaines sommes d'argent<sup>29</sup>. Toutefois, il existe un moment opportun pour saisir le mécanisme subtil mis en place par *L'Auto*. En effet, dans son éditorial du 13 avril 1908, Desgrange dénonce le rôle de la presse (et celui de *L'Auto*) dans la présentation des boxeurs.

Comment se passent les choses ? Le manager [...] a besoin [...] de deux hommes. L'un des deux constitue son fonds de troupe ; il lui faut un partenaire. Dieu sait où, trop souvent, il va le chercher. [...] Le manager [n'a pas] les connaissances suffisantes pour fixer son choix [...], il se fait « coller » un vieux rossignol. L'imagination aidant, il arrive à se convaincre lui-même qu'il a trouvé le boxeur rare et... Et la Presse, toujours bon enfant, accueille ses communiqués. Mieux encore, elle les fait siens. Ce n'est plus le manager qui affirme

28. Rauch André, *Boxe, violence du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier, 1992, p. 54.

29. Jobert Timothée, art. cit., p. 21.

que Pat Daly assomme un bœuf d'un coup de poing, c'est la Presse, c'est nous tous, c'est *L'Auto*. C'est la presse, chargée de renseigner ses lecteurs, et qui les renseigne mal. *J'ignore ce que feront mes confrères, mais je sais bien ce que vient de décider L'Auto. Le voici : À partir de demain, tous les matches de boxe qui seront annoncés au public ne le seront plus par nous que par des renseignements et des documents irréfutables. Chaque jour, s'il le faut, nous rappellerons la date de la rencontre, le poids des deux hommes, la liste exacte et strictement exacte de leurs performances précédentes, le récit de ces performances si ces récits sont authentiques. En un mot, nous ne publierons plus que des documents irréfutables sur quoi, et sur quoi seulement, le public se pourra faire une opinion. Tout le reste sera inséré avec la mention : Communiqué<sup>30</sup>.*

Ainsi, à partir de cette date et durant les mois qui suivent, la mention « communiqué » distingue les informations que *L'Auto* publie lui-même de celles rapportées par un tiers. Apparaît alors l'importance quantitative de ces données extérieures : entre le 13 avril et le 1<sup>er</sup> mai 1908, concernant la boxe anglaise, le nombre de « communiqués » s'élève à vingt, soit environ un tiers de toutes les annonces relatives à la boxe<sup>31</sup>. Lors de cette même période, neuf articles visent véritablement à annoncer le combat, sans que la mention « communiqué » n'apparaisse. Globalement, cette mesure est appliquée par intermittence avant 1914. Mais, si l'ensemble des annonces qui précèdent les combats comportent cette mention, celles proposées par le *Wonderland* sont, elles, signées « Fighter » (à partir de septembre 1912). Cette particularité dénote donc une fois de plus la proximité existant entre cette société et le quotidien pour organiser des spectacles pugilistiques.

Par ailleurs, ces publicités pour l'événement sont également conditionnées par la place qu'elles occupent dans le quotidien. Les unes du journal annonçant des combats n'ont, par exemple, pas le même impact que des annonces de troisième ou quatrième page. Entre 1906 et 1914, pour tout événement parrainé explicitement par *L'Auto*, l'annonce du combat apparaît obligatoirement (sans aucune exception) en une du quotidien. Mais certaines périodes rendent *L'Auto* particulièrement actif.

---

30. *L'Auto*, 13 avril 1908. C'est nous qui soulignons.

31. Au total, entre le 13 avril et le 1<sup>er</sup> mai 1908, nous avons comptabilisé soixante-huit annonces relatives à la boxe. Celles-ci traitent de sujets variés (comptes rendus de rencontre, arrivées de boxeurs étrangers à Paris, articles portant sur l'organisation de ce sport, etc.). Seuls les éditoriaux de Desgrange ont été écartés.

Ainsi, entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 juin 1909<sup>32</sup>, le nombre d'annonces de combats en une s'élève à quatre-vingt-sept sur un total de cent quatre-vingt-un, soit dans 40 % des cas<sup>33</sup>. On constate un pic au mois de février où deux unes sur trois contiennent au moins une annonce de combat. De manière globale, sur les 181 unes allant du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 1909, *L'Auto* publie à cent-cinq reprises au moins une « information relative à la boxe »<sup>34</sup>, c'est-à-dire dans 58 % des cas. L'apogée est atteinte en février 1909 où 75 % des unes du mois contiennent au moins une information concernant la boxe anglaise professionnelle.

Le contenu des publicités pour les événements comporte également des informations déterminantes dans l'organisation des spectacles pugilistiques. Parmi elles, le lieu de vente des places est une indication centrale. *L'Auto* fait partie des points de vente de billets pour les combats de boxe à Paris. Lors de l'année 1913, le quotidien annonce cent dix-huit soirées de boxe. Il vend des places à au moins quatre-vingt-six reprises, c'est-à-dire, au minimum, dans 73 % des cas<sup>35</sup>. Or, comme le souligne Timothée Jobert, « la mise en place d'un point de vente n'est pas un service neutre [...]. Il suppose un espace (une billetterie) et du personnel dédié à cette tâche<sup>36</sup> ». Il semble donc légitime d'affirmer, même en l'absence de données empiriques pour l'objectiver, que la mise en place de ce service suppose une compensation financière payée directement par l'organisateur ou indirectement dans le cadre du « parrainage » des événements par *L'Auto*<sup>37</sup>.

---

32. Ces six mois comportent notamment deux combats entre Joe Jeannette et Sam Mac Vea (le 20 février et le 17 avril) qui sont particulièrement médiatisés (voir *infra*).

33. Nous avons choisi de quantifier ici le nombre d'annonces en une, le même combat peut donc être comptabilisé à plusieurs reprises.

34. Par « information pugilistique », nous entendons tout élément évoquant spécifiquement la boxe. Nous avons retenu : les annonces de combats, les comptes rendus de matches, les caricatures de boxeurs ou leurs biographies, les images des rencontres, les rumeurs de matches, les chroniques générales (romancée ou non) sur la boxe, les éditoriaux de Desgrange spécifiquement sur la boxe, ainsi que la mention de l'arrivée de nouveaux boxeurs.

35. Sur ces cent dix-huit soirées, seize fois *L'Auto* n'apparaît pas parmi les lieux de vente et seize fois également les lieux de vente des billets ne sont tout simplement pas indiqués. Le chiffre quatre-vingt-six est donc un minimum. Notons toutefois que l'intégralité des combats organisés par le *Wonderland* annonce un point de vente à *L'Auto*.

36. Jobert Timothée, art. cit., p. 18.

37. Cette hypothèse est également évoquée par Timothée Jobert, art. cit.

Après l'événement, *L'Auto* continue à jouer un rôle important. Ainsi, juste après le combat, la fonction la plus évidente du quotidien est la rédaction d'un compte rendu relatant la rencontre. Pour autant qu'elle soit admise, cette opération n'est ni neutre ni anodine. Le compte rendu est l'occasion de louer ou non un combat, et ses boxeurs ou ses organisateurs. Concernant ces derniers, le titre du compte rendu du 3 avril 1908, au lendemain d'une réunion organisée par la SPBA (et donc par Vienne), en atteste : « Bravo Théodore Vienne ! Enfin !... Une organisation parfaite ».

Mais les comptes rendus de *L'Auto* sont également l'occasion de propositions de modifications ou d'aménagements des spectacles, voire de critiques. En effet, avant 1914, le quotidien (par la plume de Desgrange ou de Manaud, le plus souvent) conseille de nombreuses innovations – pouvant toucher à la modification des règles<sup>38</sup> ou à l'organisation de la soirée – telles que : la réduction du nombre de rounds lors des combats, la définition de normes de salubrité des rings, la modification des règlements du championnat des « novices », la baisse du nombre de combats impliquant des boxeurs américains, ou encore l'aménagement des horaires de la soirée. Concernant ce dernier point, Manaud affirme :

Je m'en voudrais de critiquer les directeurs du Wonderland sur leur organisation, [...] car tout marche à la perfection [...], mais... pourquoi terminer si tard ? Samedi soir encore nous avons quitté la Grande Roue à minuit et demi, c'est une heure trop tard, à 11h30 tout devrait être terminé et si les organisateurs nous donnaient l'assurance de finir toujours avant minuit, je connais grand nombre de sportsmen qui deviendraient des habitués supplémentaires du Wonderland, parce que les personnes qui hésitent à payer les frais de voiture sont nombreux et lorsque les soirées se terminent aussi tard, les autobus et le métro ne fonctionnent plus<sup>39</sup>.

Ici, c'est bien un conseil touchant à l'organisation même du spectacle qui est donné : la demande de finir plus tôt est d'abord présentée comme un intérêt pour les organisateurs à attirer plus de spectateurs<sup>40</sup>.

---

38. Sur ce rôle joué par les médias, voir Clastres Patrick et Méadel Cécile, « Quelle fabrique du sport ? Quelques éléments introductifs », art. cit.

39. *L'Auto*, le 25 octobre 1909.

40. Cette demande concerne aussi les journalistes dans la mesure où, une soirée qui se finit trop tard conduit à reporter son compte rendu (parfois au lendemain) dans un

Les recommandations de *L'Auto* se présentent ainsi comme des moyens « de perfectionner » le déroulement du spectacle sportif.

Toutefois, parmi les comptes rendus d'après match, l'un des éléments décisifs agissant sur l'organisation globale des spectacles pugilistiques repose sur l'appel ou non à une revanche. En effet, lors d'un « grand combat » (mettant en jeu une bourse élevée, attirant de nombreux spectateurs, etc.), *L'Auto* prend régulièrement position pour savoir si le vaincu mérite une revanche ou si le match nul appelle à un second match pour distinguer les deux boxeurs. Avant 1914, le cas le plus éclatant a lieu après le premier match opposant les deux Américains Mac Vea et Jeannette. Le premier combat, le 20 février, avait suscité une grande publicité<sup>41</sup>, la bourse (25 000 F) était la plus élevée jamais mise en jeu en France et le public du Cirque de Paris avait été estimé à plus de 5 000 personnes. Il était certainement, par son ampleur, le plus grand événement pugilistique organisé jusque-là dans la capitale. Toutefois, le combat s'était achevé par une victoire aux points<sup>42</sup> de Mac Vea (parfois contestée dans la presse). Alors que Vienne (co-organisateur du combat avec Breyer) avait prévenu qu'il « n'y aurait pas de revanche<sup>43</sup> », plusieurs personnalités (et notamment l'écrivain Tristan Bernard) lui demandent d'en organiser une. Expliquant qu'il hésite à faire ce second match, Vienne adresse la lettre suivante à Desgrange, dans *L'Auto* du 26 mars 1909 :

Que conclure ? Après mures réflexions, mon parti est pris. *Voulez-vous rapidement et sans laisser le temps aux intrigues louches, ouvrir un référendum parmi vos lecteurs ? La majorité qui se formera pour ou contre ce projet dictera ma conduite.* V. Breyer souscrivant à mon idée [...], suivra le sentiment de la majorité de vos lecteurs dont je sais que vous avez trop le respect pour ne pas vous incliner aussi devant leur verdict. Mon moyen est simple. Si vous voulez bien vous y prêter il tranchera une question brûlante et difficile<sup>44</sup>.

---

journal.

41. Entre le 16 et le 22 février (inclus), *L'Auto* consacre entre deux et quatre colonnes de sa une à l'événement.
42. En boxe, à cette époque, la victoire aux points connaît une valeur symboliquement bien plus faible qu'un combat gagné par *K.O.*
43. *L'Auto*, 26 février 1909.
44. *L'Auto*, 26 mars 1909. C'est nous qui soulignons.

Cette lettre est alors suivie d'un référendum visant à décider l'organisation ou non d'une revanche<sup>45</sup>. L'initiative de Vienne s'explique certainement par l'importance du quotidien dans le succès d'un événement. En demandant aux lecteurs du journal de « dicter sa conduite », l'organisateur semble ici associer succès de l'événement et succès auprès des lecteurs. Dans ce cas présent, c'est véritablement *L'Auto* qui crée l'événement, en tant qu'il est capable d'appeler le public potentiellement attendu pour que le spectacle soit réalisé. On le voit, le quotidien joue un rôle central dans l'organisation d'événements pugilistiques<sup>46</sup> alors même qu'il n'est pas perçu comme organisateur à part entière.

En outre, le rôle du quotidien se poursuit au-delà de ces seuls comptes rendus et continue dans les jours qui suivent les combats. En effet, après un match, beaucoup de boxeurs (français) viennent à *L'Auto* pour revenir sur leur victoire ou pour expliquer les raisons de leur défaite<sup>47</sup>. Ces justifications (selon eux, dues à un mauvais coup, à un surentraînement ou autre<sup>48</sup>) visent à préserver l'image du pugiliste et à amoindrir la portée d'un combat perdu. Ce moment est également l'occasion de demander une revanche. Ainsi, par exemple, le 16 septembre 1910, le boxeur français Adrien Hogan se rend à *L'Auto*. Il explique sa défaite de la veille par un excès de confiance et un manque d'entraînement, et demande ainsi une revanche. Un procédé similaire existe lorsque les boxeurs reviennent d'un pays étranger. En effet, après une tournée internationale, la venue à *L'Auto* est l'occasion de mentionner les victoires remportées en Angleterre, en Australie ou aux États-Unis<sup>49</sup>. Dans tous les cas, ces procédés répondent à la même logique : permettre

---

45. *L'Auto* clôt le référendum le 29 mars, affirmant avoir reçu cinq cents réponses ce qui est, selon ses rédacteurs, « énorme » pour un sondage « sans classement ni récompense ».

46. Précisons que ce deuxième combat, d'une durée de 49 rounds (soit une durée totale de plus de 2h30) et qui s'est tenu le 17 avril 1909 au Cirque de Paris, compte parmi les matches les plus commentés de l'époque. De nombreux écrits – le présentant (à tort) comme le dernier match « au *finish* » à Paris – décrivent longuement ses derniers rounds, lorsque les soigneurs de Mac Vea lui placent un tuyau d'oxygène dans la bouche pour l'aider à récupérer.

47. Notons que cette démarche suppose un minimum de reconnaissance au sein de l'univers pugilistique, ce qui exclut des boxeurs, notamment les « novices ». De plus, lorsqu'il s'agit d'un boxeur étranger, celui-ci ou son manager publie une lettre dans le quotidien, quelques jours après son combat.

48. Les boxeurs publient régulièrement, dans *L'Auto*, des copies de leurs certificats médicaux attestant de leurs blessures.

49. Avant la Première Guerre mondiale, l'intégralité des tournées internationales des boxeurs français concerne ces pays.

aux boxeurs de préserver leur valeur sur le marché pugilistique, en faisant fructifier leur notoriété. De leur côté, les journalistes ont, eux aussi, tout intérêt à encourager ces pratiques. Au-delà du succès supposé de ce type d'articles auprès de ses lecteurs, *L'Auto* y trouve d'autres intérêts, notamment celui d'assurer la réussite économique des spectacles qu'il soutient. En effet, la bourse offerte par les organisateurs (voir *supra*) reposant sur une estimation du succès de la soirée, elle est étroitement liée à la capacité du boxeur à attirer le public ou à fixer un prix d'entrée élevé. Par conséquent, le pseudonyme ou le patronyme du boxeur doit être connu et reconnu pour espérer « faire recette ». Les journaux – dont *L'Auto* – réalisent en cela un véritable travail de promotion des boxeurs (surtout français<sup>50</sup>). Ce rôle joué par le quotidien devient même presque évident dans le marché pugilistique. Ainsi, le 10 mai 1912, *L'Auto* relate la visite de Moreau après sa victoire sur l'Américain George Gunther. Le rédacteur ajoute que cette venue dans « nos bureaux » est « un usage consacré » et que Moreau n'aurait « pas songé une seconde [à] s'y soustraire ». De leur côté, les pugilistes n'hésitent pas à se servir de la presse comme d'une tribune pour s'adresser aux spectateurs. Pour ne prendre qu'un exemple, le 1<sup>er</sup> novembre 1911, alors qu'il a récemment combattu à Londres et à Paris, Georges Carpentier adresse une missive au quotidien où il remercie les publics de ces villes (auquel s'ajoute le public de Lens, ville où il a grandi).

Dans un univers où la valeur d'un pratiquant est fondée à la fois sur son palmarès sportif et sur sa notoriété (elle-même produite par diverses composantes), le rôle de la presse écrite – qui plus est lorsqu'elle participe à l'organisation des spectacles – s'avère décisif. Dans ces conditions, et alors que les institutions sportives ne disposent pas d'un pouvoir de consécration pleinement légitime, tout particulièrement en boxe<sup>51</sup>, la presse occupe une place privilégiée pour hiérarchiser les pratiquants. Le rôle des concours de pronostics prend ici tout son sens. En effet, *L'Auto* organise régulièrement des sondages auprès de ses lecteurs afin de pronostiquer le vainqueur d'un combat à venir ou tout simplement le meilleur boxeur français. Ces concours sont accompagnés de lots et semblent

---

50. Avant 1914, la presse participe activement à l'émergence d'un « champion » français de boxe (Ville Sylvain, *op. cit.*).

51. *Ibid.* Notons que ce procédé est aussi observable en cyclisme par exemple, voir Lefèvre Nicolas, *Le cyclisme d'élite français : un modèle singulier de formation et d'emploi*, Thèse de doctorat en sociologie dirigée par Jean-Michel Faure et Charles Suaud, Université de Nantes, 2007.

être très suivis par le public. On compte au total neuf concours de pronostics avant 1914, dont six visant à désigner le vainqueur d'un combat à venir. *L'Auto* revendique un grand nombre de participants dans chacun des cas. Ainsi, le « grand concours national » lancé le 29 avril 1909 recueille 12 684 réponses et désigne Moreau comme le meilleur boxeur français<sup>52</sup>. Après le match, *L'Auto* ne se contente donc pas « d'entretenir » l'événement passé. Le quotidien assure la pérennité des spectacles à venir et occupe une position importante dans l'organisation globale de ce marché.

Dernière remarque, notre énumération des tâches de la presse comme organisatrice d'événements n'est pas exhaustive. Celle-ci joue parfois un rôle plus ponctuel. C'est le cas, par exemple, de la pesée : à plusieurs reprises, les boxeurs sont pesés dans les locaux du journal afin de contrôler leur poids avant un combat. Gageons qu'il y a certainement d'autres fonctions remplies par le quotidien et qui nous sont inconnues. Néanmoins, les éléments évoqués pointent l'impossibilité de limiter le rôle de *L'Auto* à une seule fonction narrative dont l'objectif serait de construire progressivement l'événement. Le journal intervient fortement sur les conditions matérielles ou sportives des spectacles pugilistiques.

*Encadré 1. Liste des fonctions (potentiellement) remplies par L'Auto dans l'organisation directe ou indirecte d'un événement pugilistique.*

- Publications d'annonces : relais du défi ou lieu d'annonce des organisateurs
- Lieu de dépôt des enjeux du combat
- Publicité pour l'événement
- Lieu de vente des places
- L'événement fait la une de *L'Auto* le jour de la rencontre
- Lieu de la pesée des boxeurs
- Publication du compte-rendu du match
- Propositions de modifications après la rencontre : aménagements des horaires etc.
- Lieu où l'argent est récupéré
- Propose l'organisation ou non d'une revanche
- Lieu pour relater sa tournée internationale lorsqu'on est boxeur
- Publications de lettres remerciant le public
- Sondage désignant le meilleur boxeur

52. *L'Auto*, 26 mai 1909.

## Les intérêts à organiser : économie générale du spectacle pugilistique

La plupart des travaux portant sur la presse sportive expliquent l'action de *L'Auto* dans la création d'événements par la recherche de bénéfices économiques. Ces derniers sont indéniables, dans la mesure où l'organisation d'événements s'accompagne souvent de l'augmentation des tirages<sup>53</sup>. Mais si le journal vend plus d'exemplaires, l'annonce elle-même des matchs apporte également des profits. Bien que *L'Auto* n'indique pas les montants officiels reçus pour ces annonces, on peut en apprécier le niveau de façon indirecte, notamment grâce à ses concurrents. En effet, dans le numéro du 12 juin 1912 de *La Boxe et les boxeurs*, Sée critique vigoureusement le quotidien parce qu'il n'a pas relayé le combat qu'il organisait à Dieppe entre Georges Carpentier et Frank Klaus pour le titre de champion du monde poids moyens<sup>54</sup> : « La raison de ce silence est que les organisateurs n'ont pas cru nécessaire de payer à *L'Auto* les 10 % sur la recette que cet excellent organe exige habituellement pour faire passer ses informations sur les combats à venir<sup>55</sup>. » Ce chiffre semble fiable pour deux raisons. D'une part, il correspond à celui avancé également par *L'Écho des sports* en 1922<sup>56</sup>. D'autre part, alors qu'il n'est encore qu'un hebdomadaire, *L'Écho des sports* prélève, lui, 5 % de la recette du combat opposant Moreau à Jack Warner aux Folies Bergère, le 31 octobre 1908<sup>57</sup>. Puisqu'il concerne un quotidien de plus grande ampleur, le pourcentage avancé pour *L'Auto* (10 %) se révèle tout à fait plausible.

De plus, au regard des chiffres concernant d'autres journaux que *L'Auto* à la même époque, les annonces semblent constituer la principale source de revenu des organes de presse. En effet, en octobre 1909, pour le service des sports du quotidien *Le Journal*<sup>58</sup>, le montant perçu pour

---

53. Néanmoins, pour être précise, l'analyse devrait également intégrer les coûts économiques que représente l'organisation des événements.

54. Ce titre constitue l'origine du débat. *L'Auto* et *La Boxe et les boxeurs* reconnaissent deux fédérations de boxe différentes, chacune organisant un match pour le titre mondial. Chaque média fait donc de la publicité pour le combat qu'il patronne avec « sa » fédération.

55. *La Boxe et les boxeurs*, 12 juin 1912. C'est nous qui soulignons.

56. *L'Écho des sports*, 11 décembre 1922, cité par Jobert Timothée, art. cit., p. 18.

57. Archives nationales, Fonds « Archives Privées des Journaux », dossier « *Écho des Sports* », 8/AR/253.

58. Ce quotidien tire à plus de 800 000 exemplaires en 1910 soit environ huit fois plus que *L'Auto*, mais sa visibilité au sein de l'espace sportif est évidemment moindre.

ce qui est « à annoncer » s'élève à 16 845 francs<sup>59</sup>. Ce montant couvre presque trois fois le coût des frais « de rédaction » du même mois<sup>60</sup>. Corrélativement à leur importance, les sommes versées à *L'Auto* sont l'objet de conflits avec les organisateurs. Ainsi, Barlatier n'hésite pas à reprocher au quotidien : « Vous prélevez sur toutes les organisations de boxe des sommes importantes. En conséquence, [...] vous acceptez d'être payé pour les lignes que vous publiez sur mes combats<sup>61</sup> ». De même, dans la revue *La Boxe et les boxeurs*, un « lecteur » met en cause le quotidien d'une manière similaire : « Eh bien, MM. de *L'Auto*, c'est tout simplement révoltant de débiter Luna Park [où un combat s'est tenu récemment] parce que votre patte n'a pas été graissée de ce côté<sup>62</sup>. »

Malgré ces critiques, le fonctionnement se poursuit jusque 1914 (et même après). Les organisateurs, qu'ils y trouvent leur compte ou qu'ils s'y soumettent, offrent des places de faveur aux journalistes qui ont à écrire un compte rendu sur le combat. En effet, lors des combats d'ampleur (pour un titre ou une somme importante d'argent par exemple), les « entrées de faveur » sont systématiquement annoncées comme étant « suspendues ». Or, à partir de 1911, plusieurs articles expliquent que ces services sont annulés « à la seule exception de ceux faits aux confrères ayant à faire un compte-rendu détaillé le soir même<sup>63</sup> ». Ici, la possibilité qu'un autre journal commente l'événement, et donc qu'il y fasse de la publicité, conduit les organisateurs à laisser un libre accès aux journalistes concernés. Ce fonctionnement est même parfois raillé, au sujet de l'entente entre *L'Auto* et la SPBA, en ironisant sur les places au premier rang qui sont offerts à Manaud lors des combats organisés par Breyer et Vienne. Les rapports de *L'Auto* avec les organisateurs semblent donc se caractériser par une entente réciproque où chacun a des intérêts économiques à soutenir l'autre.

Peut-on pour autant se limiter à ces seules considérations économiques pour expliquer l'intérêt de *L'Auto* à soutenir ces événements ? S'il est clair que le quotidien trouve des raisons pécuniaires à s'associer avec les organisateurs ou à créer lui-même l'événement, son action est cou-

---

59. Archives nationales, Fonds « Archives Privées des Journaux », dossier « *Le Journal* », 8/AR/252.

60. Notons que les rétributions perçues ont des formes variées, allant d'une somme fixe à un pourcentage perçu sur la recette du combat.

61. *L'Auto*, 17 avril 1908.

62. *La Boxe et les boxeurs*, 21 décembre 1910.

63. *L'Auto*, 14 mars 1911.

plée à la recherche de profits symboliques. En effet, la célébrité adossée aux événements et l'idée que ceux-ci feront date dans l'histoire du sport guident également l'action du quotidien, comme celle des organisateurs. Pour le cas de la boxe, le principal profit recherché est celui de la paternité dans la diffusion de la boxe anglaise en France. Ainsi, lors de la préparation des critères internationaux (de janvier 1907<sup>64</sup>), Manaud affirme plusieurs semaines auparavant :

La natation, grâce à *L'Auto*, est devenue un sport populaire, et la boxe elle-même – ce sport qui ne devait jamais, de l'avis des sceptiques, s'acclimater en France – s'est propagée en quelques années d'extraordinaire façon. Les salles de boxe ne se comptent plus, il s'en crée chaque jour à Paris et en province ; les réunions se multiplient, d'un bout de l'année à l'autre on assiste à des rencontres internationales du plus haut intérêt et je m'en voudrais de ne pas rappeler l'énorme succès que remportent chaque année les Championnats amateurs de boxe qui sont organisés par la Fédération Française des Sociétés de Boxe, sous le patronage de *L'Auto*. Étant donné que les championnats amateurs remportent un incontestable succès, il n'y a pas de raison pour qu'un championnat professionnel ne soit pas pour les organisateurs l'occasion de remporter un véritable triomphe. C'est ce que nous avons pensé à *L'Auto*. [...] Il n'y avait donc pas à hésiter. *Il appartenait à L'Auto de faire preuve une fois de plus d'initiative et de créer une épreuve nouvelle, une épreuve qui s'imposait et qui arrive bien à son heure*. Nous avons donc décidé d'organiser les Championnats du Monde de boxe anglaise<sup>65</sup>.

Mais, à de nombreuses reprises, cette recherche de bénéfices symboliques se caractérise également par son caractère plus fortement personnalisé. Si la recherche des profits économiques concerne d'abord *L'Auto* comme entreprise, celle des bénéfices symboliques concerne aussi quelques individus. En effet, qu'il s'agisse de Victor Breyer (rédacteur à *L'Auto* puis co-directeur du *Wonderland*), d'Henri Desgrange (directeur du « journal jaune ») ou de Léon Manaud (responsable officieux de la rubrique « boxe »), chacun d'eux n'hésite pas à glorifier le rôle qu'il a

---

64. Ces événements sont deux tournois (le critérium et la coupe de *L'Auto*) organisés « complètement » par *L'Auto* durant vingt-trois soirées.

65. *L'Auto*, 23 novembre 1906. C'est nous qui soulignons.

joué avec ou au sein du quotidien dans l'implantation de la boxe anglaise (comme dans d'autres sports) à Paris (et en France). Cette recherche (individualisée) du pionnier de l'introduction de la boxe en France est, par exemple, visible dans un article de Manaud du 15 avril 1908 :

Je disais l'autre jour que nous devons en partie ce succès colossal de la boxe aux dirigeants du Wonderland [Breyer et Vienne] [...]. Il paraît que j'ai exagéré et que j'ai oublié les ouvriers de la première heure. « Tu exagères », m'écrit Jacques Charles, le sympathique secrétaire général des Folies Bergère [...]. « Tu m'as tout l'air d'oublier [...] que le championnat international de boxe anglaise fut organisé par nous l'an dernier au Casino de Paris ». [...]. N'oublions pas non plus les créateurs des championnats amateurs, MM. Rousseau, Reichel et Vienne et comme cela tout le monde aura sa large part de félicitations<sup>66</sup>.

Cette « course » à la paternité de la boxe est même d'ailleurs moquée par Desgrange dans un éditorial de 1909 où il affirme : « Oui, j'avouerai qu'il y a, de par la capitale, un certain nombre de braves gens qui, se contemplant le nombril, se disent *in petto* : "c'est tout de même moi qui ai fondé la boxe en France"<sup>67</sup> ! »

Au final, dans son rôle d'organisateur, le journal se caractérise donc par une recherche couplée de bénéfices économiques et symboliques. Si ces premiers sont directement visés au nom de l'entreprise de *L'Auto*, les seconds prennent une forme à la fois collective, mais aussi individuelle, notamment de la part de rédacteurs occupant des positions particulièrement visibles. Mais si ces bénéfices peuvent s'incarner chez ces rédacteurs, la notoriété qu'ils endossent sert également une plus grande visée économique. Ce faisant, c'est bien la recherche de « profits symboliques d'un investissement économique<sup>68</sup> » qui explique l'investissement de *L'Auto* dans l'organisation des combats. Ces profits symboliques permettent d'associer le nom du quotidien à des événements et ainsi de pérenniser son action au sein du mouvement sportif. La portée de *L'Auto* ne saurait se limiter au cas esquissé ici. En effet, loin de se cantonner aux

---

66. *L'Auto*, 15 avril 1908.

67. *L'Auto*, 10 février 1909.

68. Schotté Manuel, « La structuration du football européen. Les fondements sociaux de la prévalence de la "spécificité sportive" », *Revue française de Socio-économie*, n° 13, 2014, p. 98.

seules rencontres pugilistiques, il a contribué à l'organisation de nombreux événements, dans de multiples activités<sup>69</sup>. Autant d'éléments qui attestent le rôle joué par le « journal jaune » dans l'histoire des sports et de ses spectacles, avant 1914.

---

69. Pour le cas du cyclisme, voir le premier chapitre de la thèse de Nicolas Lefèvre, *op. cit.* ; pour le cas de la natation, voir la troisième partie de l'ouvrage de Thierry Terret, *Naissance et diffusion de la natation sportive*, Paris, L'Harmattan, 1994.



## CHAPITRE III

# La soupape plutôt que le pignon L'identité publicitaire de *L'Auto* (1900-1914)

**Philippe Tétart**

---

En matière d'histoire de la presse sportive, les historiens se sont beaucoup attardés sur l'étude des discours et des formes médiatiques des années 1890-1910. Ils se sont de temps à autre préoccupés de l'invention et de la promotion du spectacle sportif car, dans ce domaine, la presse spécialisée joue un rôle fondateur – à l'image de *L'Auto* et du Tour de France. Ils se sont parfois fait biographes en suivant le parcours de plumes notoires (Pierre Giffard, Maurice Martin, Henri Desgrange). Mais presque jamais ils ne se sont souciés des entrepreneurs, des actionnaires, des entreprises, autrement dit d'une dimension formellement fondatrice et pesant fortement sur la stratégie comme sur l'identité des journaux. En l'espèce, ils n'ont jamais fait cas de la politique publicitaire de la presse sportive. Pourtant, cette dernière joue un rôle clé dans l'économie médiatique de la Belle Époque. La plupart des quotidiens y consacrent 10 à 15 % de leur surface. Parfois, son emprise est plus forte. En 1913, 25 % des colonnes du *Petit Parisien* sont dévolues aux réclames contre 11 à 13 % entre 1877 et 1904. C'est donc à bon droit qu'à la charnière des années 1900-1910 le journaliste et publiciste Jules Arren juge que, sauf à vivre « les yeux fermés » et les « oreilles bouchées<sup>1</sup> »,

---

1. Cité par Delporte Christian, « La publicité a une histoire », *Le Temps des médias*,

on n'échappe plus à la publicité. Tandis que les professionnels en modernisent et en rationalisent l'ingénierie<sup>2</sup>, elle envahit en effet l'espace public.

L'empreinte publicitaire de la Belle Époque est donc forte et instructive. Christian Delporte a par exemple montré comment, sous la III<sup>e</sup> République, l'affiche joue un rôle pédagogique important dans la familiarisation du plus grand nombre avec l'idée de modernité<sup>3</sup>. La publicité a là une fonction éducative et d'acculturation. Dans le cas de la presse, pour le lecteur d'abord puis pour l'historien, elle est également porteuse de sens. Elle signale, aiguillonne, accompagne, forge au besoin des modes et des manières de consommer. Force est donc de s'intéresser aux messages et aux valeurs qu'elle véhicule, explicites ou non, de sonder cette « mécanique de la vie moderne<sup>4</sup> » qui nous permet d'approcher l'histoire, difficilement saisissable, des publics. Les rédactions ciblent en effet un lectorat. Elles le définissent et/ou le connaissent. Elles tentent de le séduire, de le satisfaire et de le fidéliser. Comme avec leur ligne éditoriale, les journaux développent une stratégie satisfaisant l'entretien de leur commerce – au sens propre comme au sens figuré – avec leurs lecteurs. Aussi les réclames dont ces derniers sont les destinataires constituent-elles des indicateurs clé : leur nature, leurs inflexions, leur emprise à la page, etc., permettent de s'interroger doublement sur l'identité et la stratégie des entreprises d'une part, et sur les lecteurs, leurs goûts et leurs besoins d'autre part<sup>5</sup>.

C'est sous cette perspective singulière qu'on lira *L'Auto*, avec d'autant plus d'intérêt qu'il est deux fois plus imprégné par la réclame que la presse généraliste. Entre octobre 1900 et juillet 1914, *L'Auto* vend en moyenne 29 % de sa surface aux annonceurs – avec des pointes supérieures à 40 %. On ne saurait négliger ce chapitre au prétexte qu'il ne relève pas, *stricto sensu*, de l'information, et ainsi gommer près d'un tiers

---

2004/2, p. 5.

2. Voir Chessel Marie-Emmanuelle, *La Publicité. Naissance d'une profession, 1900-1940*, Paris, CNRS, 1998, chapitre 1 et p. 19-24 en particulier.
3. Delporte Christian, « République et publicités (III<sup>e</sup>-V<sup>e</sup> Républiques) », in Agulhon Maurice, Becker Annette et Cohen Évelyne (dir.), *La République et ses représentations. Autour de l'œuvre de Maurice Agulhon*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2006, p. 222-223.
4. Avenel Georges d', « Le mécanisme de la vie moderne : la publicité », *Revue des deux mondes*, 1<sup>er</sup> février 1901, p. 628-659.
5. Cf. Tétart Philippe, « Spectacle sportif, médias et représentations sociales », in Froissart Tony et Terret Thierry (dir.), *L'Historien, l'histoire, le sport*, Reims, Épure, 2013.

du contenu du journal, parfois plus. On le peut d'autant moins que, comme on le verra, le consortium à l'origine de *L'Auto*, loin de toute fibre philanthropique, compte clairement sur la publicité pour équilibrer les comptes.

Pour satisfaire aux besoins de cette étude sur la ligne publicitaire de *L'Auto*, on s'appuiera sur un socle quantitatif. Les années 1900, 1901, 1903, 1905, 1907, 1909, 1911, 1913 et 1914 ont été sondées à raison de sept numéros par mois. Des carottages additionnels ont été réalisés à fins de comparaison ou de zooms thématiques entre 1900 et 1914, mais aussi en 1921. Au total, le corpus compte de plus de mille numéros radiographiés. L'ensemble des encarts publicitaires a été évalué en termes de surface par année. Il a ensuite été classé par thématiques. Ce catalogage thématique n'a pas été préconçu : au fil des relevés, des catégories ont été créées, parfois découplées. On a ainsi rapidement abandonné l'item *Automobile et Motocyclisme*. Son importance et la variété des réclames qu'il recouvrait imposait de le scinder entre *Commerces et Marques de l'automobile et du motocyclisme* d'une part et, d'autre part, *Fournisseurs d'accessoires et/ou pièces pour les automobiles et motos*. Cet empirisme a ses limites. Ainsi, pré-supposés historiographiques aidant, nous imaginions un petit volume publicitaire consacré au motocyclisme. À tort. Si le jumelage auto/moto fonctionne jusqu'en 1903, cela est moins le cas par la suite. Il aurait fallu autonomiser cette catégorie dès le départ, comme on l'a fait pour le canotisme automobile et l'aéronautique. Ces limites et ces ajustements ne remettent toutefois pas en cause les lignes générales du travail. Partant de cette catégorisation, un second classement a été opéré par période : couleur publicitaire prépondérante et éventail thématique des réclames ; croisement entre actionnariat/annonces ; définition de la cible des réclames (groupes sociaux).

L'exploitation de ce corpus publicitaire révèle une périodisation à deux temps : au long temps de l'automobile et du moteur (1900-1913) succède un court chapitre cycliste (1913-1914). Ceci étant, cette périodisation binaire mérite parfois d'être nuancée ou précisée. Selon le point de vue analytique (volume publicitaire total, présence des annonceurs, etc.), plusieurs périodisations peuvent se superposer. Au fil des pages, le lecteur ne sera donc pas surpris de voir ces jeux de tuilage chronologiques discutés.

## Pari de départ et évolution de la surface publicitaire

Les revenus de la publicité constituent donc dès les années 1900 une variable économique déterminante dans la capacité des journaux à se moderniser et à survivre dans un marché saturé et très concurrentiel<sup>6</sup>. Avant d'interroger l'identité publicitaire de *L'Auto*, il faut donc questionner le rôle de la publicité dans la stratégie de ses fondateurs.

### La réclame au cœur du projet de *L'Auto*

L'étude du corpus permet de répondre en partie à cette interrogation, mais sans atteindre la finesse autorisée par les archives d'entreprise. Sur ce point, nous partions *a priori* perdant. Les documents réunis par Jacques Lablaine ne parlent pas de la stratégie de *L'Auto* et nous n'imaginions pas trouver de nouveaux éléments sur ce point. Le hasard étant parfois aimable, une pépite nous a été transmise par Pierre Souvestre.

Ce dernier est connu pour être, avec Marcel Allain, le créateur de Fantômas, personnage découvert par les lecteurs de *Touche à Tout* en 1911. Mais avant d'être un écrivain à succès (peu de temps puisqu'il meurt en 1914), c'est un passionné d'automobile (au point d'imaginer dès 1912 un musée de la locomotion) et d'aéronautique. C'est aussi un journaliste sportif (et à ce titre responsable syndical) dont la plume est toujours prosélyte s'il doit parler de moteur et de quatre roues. Que ce soit dans *L'Auto*, *Le Sport universel illustré*, *Dunkerque-Sports*, *La Revue du Touring club de France*, etc., Pierre Souvestre s'emploie à la célébration de la voiture.

En 1907, dans son *Histoire de l'automobile*, il s'attarde notamment sur l'histoire de la presse sportive et de la publicité<sup>7</sup>. Retraçant la naissance de *L'Auto*, il glisse en note une circulaire préalable à sa fondation et signée par un « Groupe de Fabricants ». Ces derniers l'adressent « à quelques industriels » pour les rallier au lancement d'un quotidien sportif. Or ce texte comporte la projection budgétaire établie par ces « Fabricants » anonymes – anonymat qui masque *a priori* Jules de Dion et Adolphe Clément, les deux principaux futurs actionnaires de *L'Auto*.

---

6. Cf. Martin Marc, « La publicité », in Kalifa Dominique, Régnier Philippe, Thérénty Marie-Ève et Vaillant Alain (dir.), *La Civilisation du journal. Histoire culturelle et littéraire de la presse française au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Nouveau Monde, 2011, p. 1046.

7. Souvestre Pierre, *Histoire de l'automobile*, Paris, Dunod et E. Pilat, 1907, p. 489-491.

Monsieur et cher collègue,

Dans l'industrie si considérable du cycle et de l'automobile, dans les industries nombreuses qui s'y rattachent, il n'est pas un chef de maison qui n'ait appelé de tous ses vœux et qui ne souhaite chaque jour plus ardemment la création d'un organe de défense de ses intérêts, qui ne sache qu'on ne saurait mieux être défendu que par soi-même, qui ne désire avoir à tout moment la possibilité de se faire entendre du public, qui ne trouve logique aussi que les bénéfices possibles de cet organe reviennent à ceux qui le feront vivre.

Ce vœu de tous est devenu plus précis encore à raison des inconvénients que présentent fatalement les publications entreprises par des tiers, n'ayant avec l'industrie d'autre point commun que l'intérêt matériel qu'ils peuvent en tirer, amenés forcément à tout subordonner à cet intérêt, entraînés invinciblement du côté où les porte cet intérêt.

Il nous a donc semblé que le moment était favorable pour donner le jour à un organe quotidien qui sera véritablement celui des fabricants, où tous auront accès, qui vivra par eux et dont les bénéfices leur appartiendront, et c'est dans ce but que nous nous adressons à vous.

Après avoir mûrement étudié la question, il nous a semblé que le meilleur moyen d'arriver à la création d'un journal quotidien était de constituer une société anonyme avec siège social à Paris, pour une durée de quinze années et au capital de 200 000 francs, divisé en quatre cents actions de 500 francs chacune. Ces actions seront émises contre espèces et payables, savoir : un quart au moment de la souscription. Et le surplus dans les délais qui seront fixés par le conseil d'administration après un préavis de quinze jours au moins. Les auteurs du projet qui vous est soumis entendent n'en tirer aucun avantage personnel et le capital de 200 000 francs ne se trouvera, en conséquence, grevé d'aucune charge sous une forme quelconque, parts de fondateurs, actions d'apports ou autres.

Nous avons voulu, en supprimant les avantages généralement réservés aux apporteurs, affirmer bien nettement le pied d'égalité où tous se trouveront dans le nouveau journal.

Voici, au surplus, quelques chiffres soigneusement étudiés et qui vous montreront en recettes et dépenses, les résultats que peut donner un journal de sport quotidien.

DÉPENSES. Basées sur un tirage de 25 000 numéros

Composition et correction 54 000 frs.

Tirage 32 400

Frais de vente, de poste, d'invendus 170 000

Frais généraux 12 000

Rédaction 67 200

Administration 59 600

Papier 82 125

Total 477 325 frs.

RECETTES.

3000 abonnés à 18 francs 54 000 frs.

Ventes journalières 328 000

Publicité 300 000

Total 682500 frs.

Il ressortirait ainsi des bénéfices possibles s'élevant à 205 175 francs et qui seraient employés comme suit :

5 p. 100 à la réserve légale ;

4 p. 100, intérêt du capital ;

Et le surplus, constituant le bénéfice net, serait partagé à raison de 50 p. 100 aux actionnaires et 50 p. 100 à tous les collaborateurs et employés du journal.

Un semblable résultat basé sur des chiffres dont nous vous donnerons volontiers le détail, pour beau qu'il paraisse, peut et doit être atteint avant la fin de la seconde année. Il est donc vraisemblable que la moitié du capital social pourra ne jamais être demandée, la première moitié devant suffire aux frais d'installation, achat du matériel de la composition, publicité nécessaire pour le lancement, etc., et que le chiffre prévu aux dépenses pour la rédaction permettra de s'assurer la collaboration des meilleurs écrivains du sport, de recueillir les dernières nouvelles du monde entier, de faire du journal un organe toujours lu avec plaisir où seront seuls retenus les idées et les faits intéressants pour le public, à l'exclusion de tout ce qui concerne la politique à laquelle le journal sera de parti pris absolument étranger comme appréciation et comme tendance.

Nous pensons, Monsieur et cher collègue, vous avoir bien fait saisir les avantages moraux et matériels attachés à la fondation d'un journal quotidien du sport et nous espérons que vous n'hésitez pas à coopérer avec nous à cette fondation.

UN GROUPE DE FABRICANTS

Les concepteurs de *L'Auto* escomptent donc des rentrées publicitaires équivalentes à 44 % du budget de fonctionnement. C'est dire l'importance qu'ils lui accordent. C'est dire aussi combien ils se veulent optimistes et conquérants. On peut en effet penser qu'ils espèrent ne pas être obligés, après avoir constitué le capital du journal, de se transformer en pourvoyeurs majoritaires de cette quote-part budgétaire. De fait, leurs achats de surface publicitaire ne cesseront de reculer entre 1900 et 1913 (avant une légère remobilisation à la veille de la Grande Guerre) tandis que le nombre total d'annonceurs ne cesse de croître.

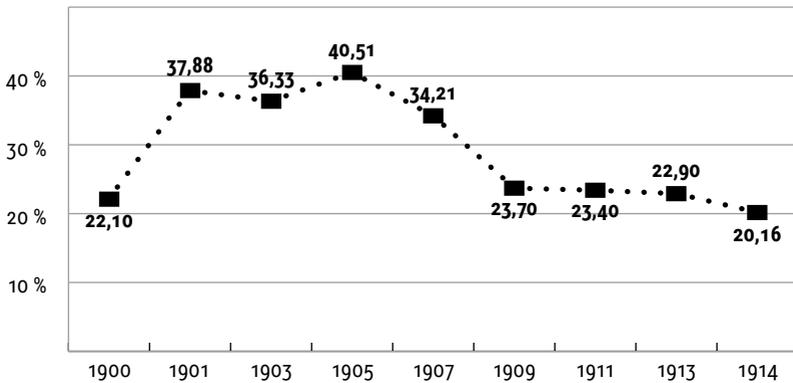
### Une décroissance à relativiser

L'étude du volume de surface publicitaire vendue par la régie de *L'Auto* entre 1900 et 1914 révèle trois séquences.

La première, le temps du lancement. On peut penser qu'elle est marquée à la fois par l'attentisme des annonceurs face à un journal naissant et, du côté de la régie, par l'activation progressive d'un réseau. Mais cette période est extrêmement courte. Le journal capitalise très rapidement l'attention des entreprises pensant pouvoir tirer un bénéfice de réclames publiées dans un titre sportif. Dès 1901 en effet – seconde période –, *L'Auto* dépasse très largement (près de 38 %) le taux habituel de publicité dans la presse quotidienne. Maintenu très haut pendant quatre ans, ce taux souligne à sa façon le dynamisme d'un titre jouissant de son quasi monopole sur l'information sportive quotidienne (après la faillite du *Vélo* en 1904) et de tirages en augmentation constante. Dans une troisième séquence (1907-1914) se dessine un repli en deux temps : d'abord un temps de langueur (1907) puis une déflation plus nette avec la perte de 50 % de surface publicitaire par rapport au sommet de 1905.

Si les deux premières séquences semblent pouvoir s'expliquer assez facilement, la troisième est plus déroutante. Quelles peuvent être les raisons d'un tel repli ?

Graphique 1. Part de la publicité / surface de L'Auto (en %)



Première hypothèse : les tirages étant en augmentation constante (20 000 exemplaires en moyenne en 1901, 140 000 en 1913<sup>8</sup>), *L'Auto* serait moins asservi à son chiffre d'affaire publicitaire et se permettrait de consacrer une surface grandissante à l'information. Au demeurant, dans une logique strictement comptable et en repensant aux projections budgétaires des cofondateurs, on conçoit mal une régie abandonnant sciemment des parts de marché, donc de trésorerie. Reste que le foisonnement croissant de l'actualité sportive a pu inciter la rédaction et l'entreprise, au prétexte de bonnes ventes, à rééquilibrer les parts respectives de l'information et de la publicité. Le sacrifice partiel de cette dernière relèverait alors d'une stratégie de conquête et de légitimation fondée que l'idée que *L'Auto* rend compte de tout le sport, dans sa variété et sa densité. Au final, ce scénario est plus *possible* que *probable* et, de toute façon, invérifiable.

De façon plus tangible, en 1900 les journaux sont loin de « drainer tous les investissements<sup>9</sup> » publicitaires. Ces derniers sont de plus en plus placés dans l'affiche. Pour ne rien arranger, la forte démographie de la presse, spécialisée notamment<sup>10</sup>, entraîne l'émiettement du marché.

8. Sources : Albert Pierre, Feyel Gilles et Picart Jean-François, *Documents pour servir à l'histoire de la presse*, Paris, CNRS, 1977 ; Delporte Christian, *Les Journalistes en France, 1880-1950. Naissance et construction d'une profession*, Paris, Le Seuil, 1999, p. 45.

9. Feyel Gilles, « Presse et publicité en France, XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles », *Revue Historique*, n° 628, 2003, p. 867.

10. Cf. Tétart Philippe, « Tableau de la presse sportive », in Tétart Philippe et Villaret Sylvain (dir.), *Les Voix du sport. La presse sportive régionale à la Belle Époque*,

En conséquence, les rentrées publicitaires de la plupart des quotidiens ne cessent de reculer<sup>11</sup>. Pour certains, les déficits, très lourds, entraînent de coûteuses décisions. En 1903, la direction de *L'Aurore* est obligée de passer le prix de vente de 5 à 10 centimes pour contrebalancer sa perte d'attractivité publicitaire. Entre concurrence et frilosité des annonceurs vis-à-vis de la presse, cette situation peut expliquer la très relative langueur publicitaire de *L'Auto* à partir de 1907. Très relative car, auparavant, *L'Auto* est passé de quatre à six feuillets (1903) sans déperdition publicitaire, au contraire même ; puis elle a réussi à augmenter la surface publicitaire jusqu'en 1905. Quant à la fin de la période, *L'Auto* vend encore 20 à 22 % des colonnes aux annonceurs ; or cette proportion reste notable puisque la presse quotidienne nationale plafonne alors autour de 15 %<sup>12</sup>. On ne saurait donc voir le recul entamé en 1905 comme une crise.

Dernière question et hypothèse à la fois : la spécialisation joue-t-elle en faveur de *L'Auto* ? L'idée est tentante, mais on ne peut guère dire plus.

Quoi qu'il en soit, entre des revenus publicitaires en recul et une diffusion en hausse continue qui le hisse au septième rang des tirages nationaux en 1914, *L'Auto* semble trouver son équilibre budgétaire.

Sous le seul jour de la variation des surfaces publicitaires se dévoile donc une périodisation à trois temps : le temps du lancement (1900), le temps de la croissance (1901-1905), le temps du repli et de la stabilisation (1907-1914). Mais lorsqu'on passe à une analyse thématique, nous le disions, ces séquences ne sont plus opérantes. L'analyse du contenu nous ramène aux deux séquences évoquées : le temps de l'automobile et du moteur (1900-1913) puis un court chapitre cycliste en 1913-1914. À fin de clarté cependant, nous consacrerons une première partie au temps du lancement de *L'Auto*, donc à l'automne 1900, afin d'avoir une idée précise de son socle publicitaire de départ et de mesurer les variations qui peuvent suivre.

---

Biarritz, Atlantica - Paris, Musée National du Sport, 2010, tome 1.

11. Cf. Eveno Patrick, « Médias et publicité : une association équivoque mais indispensable », *Le Temps des médias*, 2004/2, p. 18 et, plus largement *L'Argent de la presse française de 1820 à nos jours*, Paris, CTHS, 2003.
12. Martin Marc, « Le carnet et les petites annonces », in Kalifa Dominique, Régnier Philippe, Thérenty Marie-Eve et Vaillant Alain (dir.), *op. cit.*, 2011, p. 1044 (d'après Verne Louis, *La Publicité française de Renaudot à Duveyrier*, Paris, 1910).

## Le socle de 1900

Au cours des premiers mois de parution, les pages 3 et 4 accueillent une trentaine d'annonceurs. Par rapport à la presse d'information générale et politique, ce chiffre est peu élevé. Sur la forme, *L'Auto* a alors en commun avec d'autres quotidiens l'impression des traditionnels grands encarts de dernière page. En revanche, les typographes montent peu de ces minuscules vignettes promouvant des produits alimentaires, pharmaceutiques, etc., qui ponctuent usuellement les quotidiens nationaux et régionaux.

Discuter les évolutions de l'identité publicitaire de *L'Auto* suppose, en premier lieu, de cerner ce premier socle publicitaire, d'en observer la forme et la distribution thématique entre octobre et décembre 1900. Cela suppose, dans un second temps, de vérifier l'affichage des quatorze sociétés (sur trente-six actionnaires) détentrices de titres dans les pages de réclames.

### Le règne naissant du moteur

La distribution thématique des annonces révèle une identité placée sous le signe des industries mécaniques.

L'automobile domine. Les fabricants, les distributeurs et les concessionnaires achètent près de 26 % des encarts imprimés (cf. graphique 2). S'y ajoutent ceux promouvant les carrossiers, les commerces spécialisés dans les produits et les accessoires automobiles (huiles, pièces). Au total, l'ensemble des biens manufacturés de l'industrie automobile pèse plus de 36 % de la publicité. Ce pourcentage peut être enrichi par les réclames des grands magasins comme celles de la Belle Jardinière vantant ses costumes pour l'automobile, c'est-à-dire un des produits/marqueurs forts de l'évolution des comportements, des modes, des manières d'être<sup>13</sup>.

Que l'automobile soit le principal levier publicitaire s'explique. Parmi les principaux actionnaires, le sérail automobile est très bien représenté, et même déterminant. Cela vaut sur le versant industriel avec De Dion-Bouton, Renault, Panhard. Cela vaut sur le versant institutionnel avec le soutien d'Étienne Van Zuylen, engagé personnellement pour 5 % du capital et qui incarne le parrainage de l'*Automobile Club de France*.

---

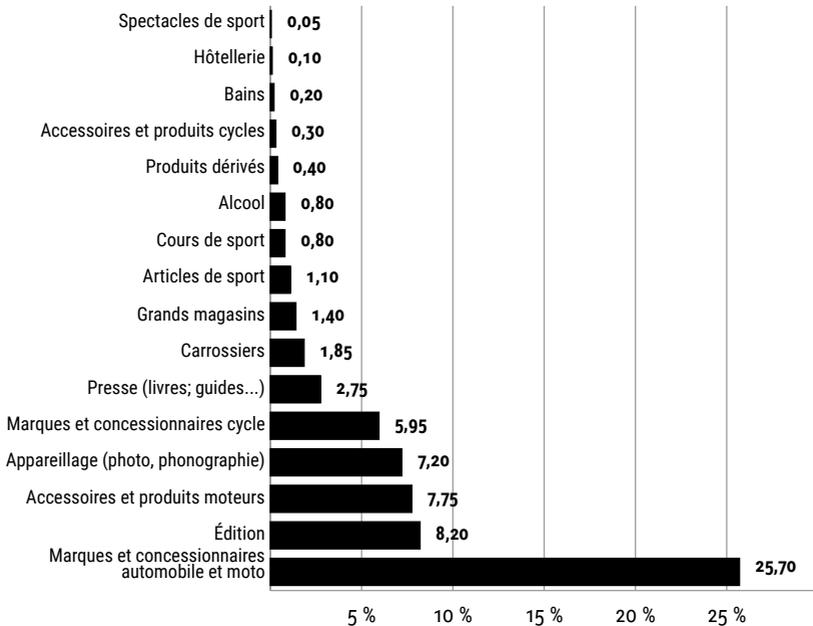
13. Cf. Roche Daniel, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation, XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Fayard, 1997.

Cela vaut encore avec plusieurs des petits actionnaires, notamment Albert Duret, chercheur spécialisé dans le domaine de la motorisation et détenteur d'une action (sur 400). Au reste et on y reviendra, les entreprises automobiles détentrices de titres ne figurent pas toutes parmi les annonceurs.

Les industriels du cycle, et parmi eux quelques bailleurs, s'exposent eux aussi en dernière page. Mais les cycles Hurtu, Clément, La Française, Gladiator, Demester, L'Américaine, etc., jouent sur un mode mineur avec 6 % des encarts seulement. La rupture d'échelle avec l'automobile est d'autant plus notable qu'à l'exception de quelques larges bandeaux achetés par deux actionnaires (La Française et Clément), les réclames pour le deux-roues sont moins élaborées, sur le plan esthétique et textuel, que celles pour l'automobile.

La hiérarchie est claire : la voiture l'emporte sur le cycle. Sous ce jour, *L'Auto* donne corps au repli informationnel dont la vélocipédie est l'objet au début du siècle, signe d'une crise passagère après la flamboyante passion cycliste révélée par la presse des années 1890.

Graphique 2. Distribution thématique des encarts (octobre et décembre 1900)



## Une stratégie ouverte

Si la régie publicitaire de *L'Auto* joue avant tout la carte de l'automobile, elle n'est *apparemment*<sup>14</sup> pas aliénée – ce qu'on pouvait postuler – par un contrat tacite avec l'actionnariat ou une dette à son égard. À l'évidence, certains actionnaires parient sur un retour sur investissement en étant très présents dans les pages du journal. À l'inverse, d'autres n'achètent tout bonnement aucun espace publicitaire. Pour une lecture plus fine, le tableau 1 (ci-dessous) fait ressortir quatre cas de figure dans la stratégie publicitaire des actionnaires.

Dans le premier, des entreprises fortement engagées dans le capital sont très ou régulièrement présentes. C'est le cas de De Dion-Bouton (48 % des actions) et dans une moindre mesure des cycles Clément (12,5 %), également détenteurs de la marque Gladiator.

Dans le deuxième cas, de petits actionnaires sont très actifs. Il s'agit des « agences automobiles », dont les portefeuilles ne représentent que 1,75 % du capital : Philippon (1 %), Chauchard (0,5 %) et la firme Hurty cycles (0,25 %).

Dans le troisième cas, deux actionnaires minoritaires – les cycles La Française (1,25 %) et le constructeur automobile Aster (3 %) – apparaissent de façon sporadique.

Un dernier groupe, non des moindres puisqu'il réunit la moitié des quatorze investisseurs représentant l'industrie, est absent. Cas le plus frappant : Michelin. La maison clermontoise détient 5 % du capital et André Michelin est, par ailleurs, un des sept administrateurs de la société *L'Auto-Vélo*<sup>15</sup>. Pourtant, les produits Michelin ne sont mentionnés qu'indirectement par des marques de cycles jouant avec sa renommée – une procédure usuelle associant des fabricants de vélos et de pneumatiques, à l'image des couples Peugeot/Wolber et Peugeot/Dunlop. Or, dès cette époque, Michelin développe une stratégie marketing réfléchie et conquérante<sup>16</sup>. Le Bibendum (1898) est déjà, en 1900, une icône. Absence relative cependant et de courte durée puisque, dès 1901, sur le mode de la publicité rédactionnelle (sous forme d'un article glissé dans les colonnes

---

14. « Apparemment » car en l'absence d'archive sur les facilités faites aux actionnaires, nous ne saurions être définitif.

15. Cf. Lablaine Jacques, *L'Auto-Vélo, journal précurseur du Tour de France*, Paris, L'Harmattan, 2010, p. 37 et p. 80-81.

16. Cf. Harp Stephen L., *Marketing Michelin: advertising and cultural identity in twentieth-Century*, Baltimore, John Hopkins U.P., 2001.

informatives), *L'Auto* proposera à ses lecteurs la rubrique « Le lundi de Michelin ». Autre absent : Renault. Sauf à considérer de nouveau la publicité indirecte des concessionnaires distributeurs, son absence laisse imaginer qu'un certain nombre d'actionnaires ont investi en soi ou pour des raisons idéologiques plutôt que pour faire de *L'Auto* une sorte de pré carré publicitaire.

Tableau 1 : Actionnaires et publicité (octobre-décembre 1900)<sup>17</sup>

● : présence très fréquente – ○ : un encart au moins – × : absence

Entreprises souscriptrices (par ordre d'importance de l'entrée capital par actions)	Actions	Encarts publicitaires
De Dion-Bouton	192	●
Adolphe Clément	50	●
Michelin	20	×
Société anonyme l'Aster	12	○
Automobiles Charron, Girardot et Voigt	10	●
Panhard	10	×
Société Bail Pozzi et Cie	10	×
La Française	5	○
Philippon et Cie	4	●
Renault Frères	2	×
Société Malice et Blin	2	×
Maison Gallus	2	×
Compagnie des Cycles Hurtu	1	●
Cohenver and Cie	1	×

Si elle ne s'y réduit pas, l'identité publicitaire de *L'Auto* est donc marquée par celle de ses actionnaires, en particulier par celle de De Dion-Bouton. L'implication du comte Albert de Dion n'est pas surprenante. Vieux routier de l'industrie automobile, il a fondé sa firme en 1882. En 1900, il dirige des usines fortes de 950 ouvriers<sup>18</sup>. Il

17. Ce tableau n'aurait pu être réalisé sans la formidable exhumation d'archives de Lablaine Jaques (*op. cit.*, 2010, p. 66-71), sans laquelle il aurait été impossible de faire parler précisément les encarts publicitaires au regard de l'actionnariat.

18. Devauges Jean-Denys, *De Dion-Bouton : une aventure industrielle*, Paris, Réunion des musées nationaux, 1996, p. 95.

est le principal artisan de la création de *L'Auto* grâce auquel il entend contourner l'ostracisme du *Vélo* contre sa marque<sup>19</sup>. Visionnaire, il est aussi des premiers patrons d'industrie à recruter un chef de publicité et il se montre très tôt attentif à l'organisation de la corporation des techniciens de la publicité<sup>20</sup>. C'est donc en dirigeant averti qu'il accapare plus de 10 % de la réclame. C'est aussi en stratège qu'il a « verrouillé<sup>21</sup> » l'actionnariat autour d'un groupe de constructeurs alliés afin de n'y être qu'en amicale concurrence. Pour preuve : Adolphe Clément, d'abord fabricant de bicycles et de tricycles, puis d'automobiles et d'aéroplanes (Clément-Bayard), s'en tiendra dans *L'Auto* à promouvoir ses cycles plutôt que ses voitures<sup>22</sup>.

Adolphe Clément appelle le même type de remarques. Lui aussi dirige une entreprise de taille : au plus haut, les ateliers de Puteaux réunissent 2 500 salariés (1912<sup>23</sup>). Lui aussi s'engage dans la voie du publicisme moderne dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle en recrutant Henri Desgrange comme chef de publicité. Lui aussi pense probablement son engagement dans *L'Auto* comme une manœuvre permettant de se renforcer dans un marché cycliste où la concurrence est effrénée.

Néanmoins, la présence forte de De Dion et de Clément ne va pas de pair avec un engagement de l'ensemble des actionnaires. L'actionnariat ne domine pas (tableau 2). Au temps du lancement de *L'Auto*, le chiffre d'affaire des pages de réclame dépend d'eux pour un petit tiers ; on ne saurait donc en conclure que le journal leur est inféodé.

---

19. Comme le souligne Jacques Marchand (*Les Défricheurs de la presse sportive*, Biarritz, Atlantica, 1999, p. 109) et sur fond de désaccord sur l'affaire Dreyfus, dont on sait le rôle dans la germination du projet de *L'Auto-Vélo*. Voir notamment, sur la brouille De Dion-Giffard : Seray Jacques, *Pierre Giffard, précurseur du journalisme moderne*, Bouloc, Le Pas de l'Oiseau, 2008, p. 155-178.

20. Cf. Voir Chessel Marie-Emmanuelle, *op. cit.*, 1998, p. 28.

21. Selon le mot de Lablaine Jacques, *op. cit.*, 2010, p. 66.

22. Ajoutons que par le biais des conseils d'administration, plusieurs des actionnaires sont déjà liés ou seront liés entre eux. Ainsi Clément siège-t-il au CA de Panhard. Dossier de légion d'honneur, p. 17 (Base Éléonore, LH/549/39).

23. *Ibid.*, p. 16.

Tableau 2. Distribution des encarts publicitaires et annonces professionnelles en novembre 1900 (en % de la surface)

Annonces	%
Entreprises souscriptrices	31,7
<i>dont De Dion-Bouton</i>	12,3
<i>dont Clément (&amp; Gladiator)</i>	8,4
Entreprises non souscriptrices	68,3

Cet œcuménisme publicitaire explique que, dès le mois d'octobre 1900, on assiste dans les colonnes de *L'Auto* à une rude bataille entre constructeurs. Ils recourent moins souvent qu'on pouvait le penser à la justification compétitive. Adolphe Clément est un des rares à valoriser ses voitures au prétexte du tour de « force réalisé » sur Paris-Madrid. Là où l'actionnaire Panhard est invisible, la firme Peugeot, non intéressée au capital de *L'Auto*, a une stratégie conquérante – comme partout ailleurs du reste. Dans le même ordre d'idée, le plus grand placard publicitaire est acheté par Mors. Du côté des constructeurs de cycles, La Française et Hurtu, bien en vue, n'interdisent pas la présence de Demester, Lebelin, Jacquelin, etc. Cette cohabitation prélude au déploiement d'un secteur cycliste pléthorique : entre 1901 et 1914, plus de cent trente marques s'afficheront dans *L'Auto* (tableau 4 ci-après). Pour l'heure toutefois, le journal ne fait que s'attaquer à la citadelle du *Vélo*. Comme le note Jacques Lablaine, le journal de Pierre Giffard monopolise encore l'essentiel de la réclame vélocipédique<sup>24</sup>. Quant à Henri Desgrange, s'il a dirigé le Salon du cycle et de l'automobile (1897)<sup>25</sup>, puis le Parc des Princes, et s'il dispose d'un riche carnet d'adresses, il ne capitalise pas encore sur ce récent passé.

### La bourgeoisie lectrice en filigrane

Avec près de 65 % des produits promus en pages 3 et 4, le règne conjoint du moteur et du cycle n'est pas total. Le tiers restant se répartit entre cinq entrées notables : appareils domestiques ; presse et édition ; loisirs et voyages ; commerces ; cours et produits sportifs. Une

24. *Ibid.*, p. 15.

25. Cf. Lablaine Jacques et Seray Jacques, *Henri Desgrange. L'homme qui créa le Tour de France*, Saint-Malo, Christel, 2006, p. 68.

sixième entrée, les réclames pour des produits alimentaires et des alcoo-liers – presque exclusivement Dubonnet, « l'apéritif indispensable des femmes, des enfants et des gens de sport » –, constitue un volume si négligeable qu'elle ne justifie pas qu'on s'y arrête.

La première de ces catégories est de nouveau assimilable à la célébration des industries mécaniques et du progrès et renvoie aux couches aisées de la population. Elle promeut des objets modernes dont la diffusion ne se démocratisera que dans l'entre-deux-guerres. Les radiateurs électriques à plaques Le Radieux, les appareils photographiques vingt-quatre plaques offrant « la joie et le bonheur » ou Le Ménestrel, phonographe dernier cri, tracent ainsi et de nouveau les contours du loisir et du confort bourgeois.

Deuxième veine publicitaire : l'édition et la presse. Les publicités achetées par les éditeurs rééditant Eugène Sue ou Alexandre Dumas invitent à penser un lectorat plus hétérogène, pour partie un lectorat populaire acculturé par quarante ans de feuillettonisme dans la presse à un sou. Notons aussi l'apparition, très rapide, de l'habituel cycle auto-promotionnel<sup>26</sup> avec les encarts proposant un ouvrage d'Henri Desgrange (*Alphonse Marcaux*, 1899) disponible « auprès du journal ». Quant à la publicité pour la presse spécialisée, à côté des vignettes de *L'Avenir automobile et du cycle* et de *La Vie au grand air*, elle révèle une nette aimantation méridionale avec *La Côte d'Azur sportive* et *Nice-Automobile*. Ce tropisme azuréen ramène vers des territoires élitistes<sup>27</sup> et l'intention assez explicite (et mutuelle) de la presse parisienne et de la presse niçoise de séduire leurs lectorats respectifs – les *sportsmen* aisés, tant à Paris qu'à Nice, n'ayant guère à s'inquiéter d'une dépense de 5 centimes.

La troisième catégorie illustre encore un ancrage dans des milieux sociaux disposant sinon d'un revenu très confortable du moins d'une situation favorisant l'adoption de ce « temps pour soi » – loisir – dévoué aux bourgeoisies<sup>28</sup>. Elle comprend des annonces relatives à l'hygiène et au délassément (bains, massages, hammam), au tourisme (hôtel-

---

26. Lenoble Benoît, « L'autopromotion de la presse en France (fin XIX<sup>e</sup>-début XX<sup>e</sup> siècle) », *Le Temps des médias*, 2004/2, p. 29-40.

27. La presse sportive azuréeenne est marquée par sa matrice élitiste jusqu'à la fin des années 1900-1910. Cf. Tétart Philippe, « La presse sportive azuréeenne et niçoise (1876-1914) », in *Rencontres autour du patrimoine sportif et de la mémoire du sport. Communications présentées lors des 4 premières éditions 2012-2013-2014-2015*, Nice, Musée National du Sport / Université Nice Sophia Antipolis.

28. Cf. Corbin Alain (dir.), *L'Avènement des loisirs (1850-1960)*, Paris, Aubier, 1995.

lerie, cartes routières), au spectacle (dans la désormais vieille salle de l'Hippodrome, théâtre de la spectacularisation des pratiques physiques et néo-circassiennes à partir des années 1850). Les moins aisés peuvent, comme ce fut longtemps le cas, voyager par procuration en collectionnant des carnets de cartes postales vendus par correspondance. La géographie sociale et territoriale dévoilée ici, des vapeurs du hammam de l'Opéra aux hôtels de la côte algéroise, est à nouveau distincte. L'impression régulière de publicités pour la Belle Jardinière y renvoie aussi : elles suggèrent un monde urbain, très parisien, soucieux d'être en phase avec son temps, avec les nouveaux modes de consommation, assez aisés pour visiter les nouveaux temples que sont les grands magasins. Avec *L'Auto*, on retrouve le mode de consommation bourgeois mis en évidence par les historiens des grands magasins<sup>29</sup>.

Une cinquième et petite catégorie met en scène la culture physique et le sport. Elle représente que 3,5 % du corpus. Extenseurs Sandow, cours de lutte de François le Bordelais, médailles... La récolte est maigre. Elle nuance l'image sportive du journal. Entre son contenu informatif athlétique, natatoire, rugbystique, etc., et ses pages publicitaires, une distinction sélective apparaît. Au plan publicitaire, le sport n'a pas bonne presse. Il faut néanmoins apprécier le rachitisme de la publicité sportive au regard du développement du commerce d'articles et de costumes de sport : ce secteur est balbutiant ; il ne peut représenter ni une manne ni une visée pour *L'Auto*<sup>30</sup>.

### Qui achète *L'Auto* ?

On peut considérer que l'identité de *L'Auto* est définie par la valeur – au propre comme au figuré – des produits qu'elle promeut dans la mesure où ils nous parlent *in fine* du niveau de vie de son lectorat. Pour mieux l'appréhender, faisons un aparté sous forme d'interrogation : si l'achat de *L'Auto* ne représente pas un problème pour un lecteur aisé, que représente-t-il pour l'homme du commun ?

En partant des habitudes de lecture des Français et de la constante progression du taux de pénétration de la presse (37 ‰ en 1870, 244 ‰

---

29. Dans le cas de la Belle Jardinière : Farault François, *Histoire de la Belle Jardinière*, Paris, Belin, 1987.

30. Cf. Jamain-Samson Sandrine et Terret Thierry, « Fabricants, détaillants et vendeurs : l'économie du costume de sport à la Belle Époque », *STAPS*, n° 83, 2009/1, (voir notamment le tableau de synthèse p. 58).

en 1914), cet achat viendrait dans bien des cas s'ajouter à celui d'un quotidien généraliste. Or, acheter deux journaux pour 10 centimes n'est pas déboursé 5 centimes pour un seul. Certes, les salaires augmentent depuis les années 1880-1890 à raison de 1 % par an. Pour autant, et pour le plus grand nombre, le coût de la vie n'est devenu ni anodin ni indolore. Au tournant des deux siècles, un manœuvre ou un journalier agricole sont payés plus ou moins 3 francs par jour. L'achat de *L'Auto* est donc accessible, à condition qu'il ne déséquilibre pas une économie domestique encore très précaire. En 1899, à la veille de la naissance de *L'Auto*, une enquête sur le petit salariat de la Seine aboutit à des constats permettant de se représenter le coût de *L'Auto* pour les milieux les plus laborieux<sup>31</sup>. Les égoutiers, chiffonniers et autres balayeurs de la couronne parisienne vivent alors avec 1 franc par jour, parfois moins. Au même moment, une famille comprenant trois à quatre enfants et dont le père est le seul à travailler dans le petit salariat urbain (garçon boucher, charcutier, serveur...) dispose en général de 40 à 50 centimes par jour et par personne ; or, le kilo de pain vaut 0,38 centimes de franc. À la lumière du revenu du petit salariat ouvrier et urbain, l'achat de *L'Auto* peut paraître superfétatoire. Quant à la réclame du journal – sa nature, le coût des objets promus –, elle renvoie à une culture de classe « moyenne » et bourgeoise : la plupart des objets promus sont inaccessibles à la classe ouvrière.

Pour creuser la question de la sociologie du lectorat, la piste comparative est instructive. Nous avons rapporté les unes aux autres la nature des publicités de trois titres aux identités très différentes : *L'Auto*, *Le Temps* et *Le Petit Parisien*. Cette comparaison permet de se représenter *ex abstracto* le profil de leurs lectorats. On peut discuter les catégories utilisées. À défaut de les tenir pour tout à fait opératoires, admettons qu'elles sont indicatives.

---

31. Dusmenil Octave et Mangenot Charles, *Enquête sur les professions, salaires, budgets*, Paris, Chaix, 1899.

Tableau 3. Comparatif des catégories publicitaires dans  
Le Temps, *L'Auto* et Le Petit Parisien (décembre 1900)

		<i>Le Temps</i>	<i>Le Petit Parisien</i>	<i>L'Auto</i>
Produits & services de luxe	bourse, banque, investissement, édition de luxe, antiquaires, produits cosmétiques, parfums, champagne, habilleurs, automobile, tourisme, prestations médicales spécialisées / dentaires, instruments de musique (piano), thermalisme...	27 %	9,6 %	41 %
Produits & services intermédiaires	Jouets, horloges, montres, appareils photographique, de chauffage, gramophones, épargne et prêts, presse périodique et/ou spécialisée supérieure à 15 centimes, dentiste, eaux minérales capsulées, grandes enseignes parisiennes (Bon marché, Galeries Métropole, etc.), cycles et accessoires, confection de grande distribution, instrument de musique (accordéon), produits pharmaceutiques de confort, cures amaigrissantes par abonnement, éditions par abonnement...	40,7 %	39,3 %	47,7 %
Produits & services de grande consommation	Alimentation (conserves, café, viandes, chocolat...) savons, lotions, loterie, littérature jeunesse et grand public, pharmacopée de base, alcool, tabac, grande presse à un sou, petit outillage, petits prêts, petits formats...	32,3 %	51,1 %	11,3 %

Ce tableau renforce le sentiment d'avoir affaire avec *L'Auto* à un journal encore imprégné par la généalogie distinctive du phénomène sportif. Des trois titres étudiés, il est le seul à consacrer les produits les plus luxueux, coûteux. Cette tendance est renforcée par le reste de la distribution publicitaire avec, notamment, le faible pourcentage des produits et des services de grande consommation.

La comparaison avec *Le Temps* renforce ce constat. Quotidien de référence avec *Le Figaro*, il est lu par une population aisée et lettrée. Les mêmes élites que *L'Auto* ? On ne saurait le dire. Une évidence s'impose cependant : *Le Temps* publie moins de réclames à caractère distinctif.

*Le Petit Parisien* présente un profil publicitaire inverse. Selon la perception des observateurs de l'époque, il s'adresse aux « humbles<sup>32</sup> ». La couleur de ses publicités renforce l'idée d'un lien entre culture/visée pu-

32. Latzarus Louis, « Le journal moderne (II) », *La Revue Parisienne*, 15 janvier 1914, p. 421.

blicitaires et profil social de la clientèle. Or cette coloration ne tient pas du hasard tant la presse est alors soumise à la « publicité nourricière<sup>33</sup> ».

Sous ce jour, *L'Auto* aurait encore un lectorat aisé, urbain, acteur d'une Belle Époque au cours de laquelle l'idéal de la modernité en marche – coûteuse – est un marqueur identitaire fort et le ressort de nouveaux modes de consommation<sup>34</sup>.

## Héritage et présent de la distinction

Partant de cette image arrêtée en octobre-décembre 1900, deux éléments de conclusion s'imposent.

Tout d'abord, *L'Auto* est un journal pour l'automobile dans son actionnariat. Il l'est aussi dans ses soutiens institutionnels, dans ses pages d'informations et jusque dans ses colonnes publicitaires. Le projet mis en œuvre par Henri Desgrange répond aux préoccupations très automobiles de ses deux principaux mentors, Adolphe Clément et Albert de Dion. Souvenons-nous que ce dernier, actionnaire majoritaire, impose le centrage sur l'automobile et les « transports » dès la rédaction des statuts du journal<sup>35</sup>. Cette inclinaison centrale est nuancée par une légère patine vélocipédique, légèreté déterminée par la captation de la publicité vélocipédique par *Le Vélo*, le reste de la presse spécialisée et la grande presse quotidienne. Légèreté liée aussi au contexte sportif et médiatique : l'accalmie des amours vélocipédiques de la presse spéciale et généraliste.

En second lieu, si on embrasse l'ensemble des encarts, se dégage l'image d'un journal et d'annonceurs visant les élites, la moyenne bourgeoisie des métiers libéraux et les couches salariées que l'on ne nomme pas encore « moyennes ». *L'Auto* ne rompt pas avec une histoire du sport marquée par l'aisance économique. Sous l'angle publicitaire, il n'est pas un organe prosélyte cherchant à populariser le sport et à *paçtiser*, à partir d'une « identification économique<sup>36</sup> », avec la classe ouvrière, le petit salariat urbain. La façon dont les historiens appréhendent l'histoire de

---

33. *Ibid.*, p. 427.

34. Cf. Caron François, « L'embellie parisienne à la Belle Époque : l'invention d'un modèle de consommation », *Vingtième siècle*, n° 47, 1995, p. 42-57.

35. Cf. Lablaine Jacques, *op. cit.*, 2010, p. 18 et p. 49.

36. Nous empruntons l'expression à Albert Antoine, « Le crédit à la consommation des classes populaires à la Belle Époque. Invention ? Innovation ? Reconfiguration ? », *Annales. Histoire. Sciences Sociales*, vol. 67, 2012/4, p. 1049-1082.

*L'Auto* avant-guerre mérite donc d'être nuancée : le quotidien est certes un organe de promotion du sport, mais pas un organe populaire ou qui agit comme tel – ce que la coloration parfois mondaine de ses pages informatives corrobore.

Gardons-nous néanmoins de toute certitude, ébloui que nous pouvons être par le « fixisme postulé des significations<sup>37</sup> ». Notre analyse est pétrie de spéculations. Nous ne bénéficions pas du témoignage des publicistes, des annonceurs et des lecteurs. Nos conclusions se veulent donc prudentes et ouvertes à la critique.

Reste que si on considère la symbolique sociale de ce kaléidoscope publicitaire, si on considère par ailleurs l'expérience d'Henri Desgrange et des bailleurs en matière de publicité, alors notre analyse doit peu ou prou être opératoire. Rappelons qu'Henri Desgrange a été publiciste avant de prendre les commandes de *L'Auto*, d'abord comme chef de publicité chez Clément (1894<sup>38</sup>), puis en créant une agence de publicité avec Victor Goddet en 1897 tout en prenant les rennes du vélodrome du Parc des Princes<sup>39</sup>. Les créateurs et gestionnaires de *L'Auto* sont tout sauf des novices en matière de stratégie d'entreprise et de campagne de promotion, surtout en un temps où les industriels prêtent une attention grandissante aux tactiques promotionnelles<sup>40</sup>. On ne saurait donc penser qu'ils agissent à l'aveugle... Ajoutons que la frontière entre le statut de publiciste et de journaliste, au plan pratique et sémantique, est encore très perméable après avoir été quasi inexistante. Dans les années 1900, le statut d'un Henri Sonnet, à la fois premier correspondant parisien de *L'Ouest-Éclair* pour le sport et responsable du budget publicitaire Clément-Gladiator, témoigne encore de cette porosité<sup>41</sup>. Notons enfin que les préventions et parfois l'hostilité vis-à-vis de la publicité, encore vives à l'aube du siècle<sup>42</sup>, ne sont pas le fait d'un Dion, d'un Clément,

37. Corbin Alain, « Le vertige des foisonnements. Esquisse d'une histoire sans nom », in Ory Pascal (dir.), « Pour une histoire culturelle du contemporain », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, n° 39, 1992, p. 124.

38. Voir Lablaine Jacques et Seray Jacques, *op. cit.*, 2006, p. 50.

39. Cf. Lablaine Jacques, *op. cit.*, 2010, p. 20.

40. Cf. Meuleau Marc, « De la distribution au marketing (1880-1939) : une réponse à l'évolution du marché », *Entreprises et histoire*, n° 3, 1993/1, p. 61-74.

41. Cf. Tétart Philippe, « *L'Ouest-Éclair* et l'information sportive (1899-1914). Entre football et autonomisme », in Tétart Philippe (dir.), *La Presse régionale et le sport. Naissance de l'information sportive (1870-1914)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015.

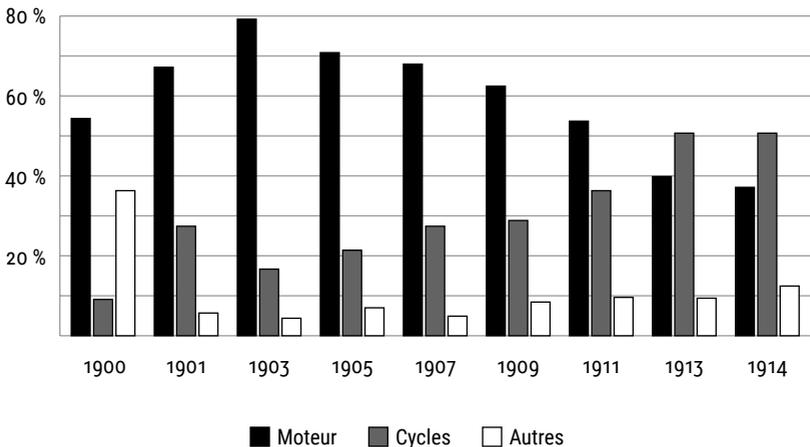
42. Cf. Martin Marc, *Trois siècles de publicité en France*, Paris, Odile Jacob, 1992, p. 152 sq.

d'un Desgrange, tous rodés au réclanisme. En somme et *a priori*, la stratégie publicitaire de *L'Auto* ne relève nullement de l'improvisation, ce qui invite de nouveau à suggérer que « l'offre créatrice<sup>43</sup> » de sa charte et de son identité publicitaire retraduit le désir de séduire, de fidéliser un lectorat aisé et de réveiller chez lui des besoins nouveaux.

## Une décennie avant tout automobile (1900-1913)

Le centrage automobile de 1900 est longuement confirmé par la suite. Les encarts achetés par les constructeurs, les concessionnaires, les garagistes, les fabricants et détaillants de produits pour l'automobile sont foison. Ils dominent jusqu'en 1913, donnant donc une périodisation binaire : la séquence automobile – par extension « du moteur » – de 1900-1913 précédant un court épisode vélocipédique venant buter sur la guerre (cf. graphique 3). Cette période est cependant traversée par plusieurs mutations. Elles ne remettent pas en cause cette périodisation, mais elles invitent à en préciser le rythme interne.

Graphique 3. Variation et croisement des grands ensembles publicitaires, 1900-1914 (en %)



43. Cf. Caron François, « L'offre créatrice : perspective historique », in Institut de l'entreprise, *L'offre créatrice. Inventer le client*, Paris, Éditions d'organisation, 1987, p. 87-106 et, plus largement, *Les deux révolutions industrielles du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel, 1997, p. 69 notamment.

## 1907, un point de transition

Plusieurs éléments justifieraient en effet une périodisation intermédiaire articulée autour de 1907. Dans la mesure où ils ne remettent pas en cause la primauté automobile, nous n'avons pas jugé bon de modifier notre périodisation initiale. 1907 constitue malgré tout un moment de transition qui mérite un arrêt sur image.

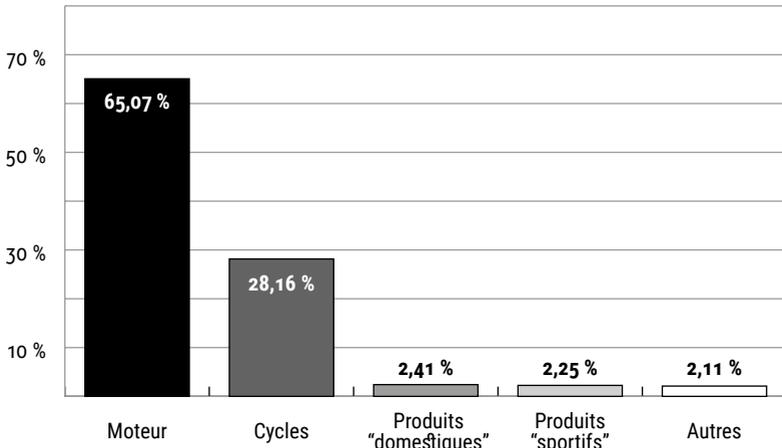
Le premier de ces éléments consiste dans le repli des annonces. La surface publicitaire perd 17 points entre 1905 et 1909 (- 42 %). Cet effondrement s'inscrit en négatif de la flambée de 1900-1905 (+ 46%). En 1909, le quotidien retrouve son étiage de 1900. Il ne bougera plus. L'histoire de la surface publicitaire (graphique 1) compte donc trois séquences : croissance (1900-1905), recul (1907-1909), puis stabilisation (1909-1913). Sous ce jour, il y a un avant et un après 1907.

Par ailleurs, à partir de 1907, les produits pour l'automobile – phares, huiles, boîtes de vitesse, bougies, capotes, *sifflophones* et autres avertisseurs, etc. – prennent peu à peu le pas sur les marques automobiles et les concessionnaires, les garagistes, les carrossiers. Ce glissement n'entame pas la primauté automobile et du moteur (graphique 4). De nouveaux engins entrent dans la ronde publicitaire : tricycles à moteur, motocyclette et canots à moteurs (1901), avions (1903). La reine automobile est donc désormais flanquée de vassaux. *L'Auto* révèle ici, comme dans ses colonnes d'information (et celles de la plupart des rubriques sportives de la presse généraliste parisienne et de province), la passion contemporaine pour le moteur, la technique et la vitesse et l'ensemble de leurs déclinaisons ; une passion dont le principal vecteur et symbole reste une automobile qui modifie alors « toute la vie de la société<sup>44</sup> ».

---

44. Flonneau Mathieu en ses divers travaux et, pour ici : « Paris au cœur de la révolution des usages automobiles, 1894-1908 », *Histoire, économie et société*, 2007/2, p. 61.

Graphique 4. Répartition thématique moyenne des ensembles publicitaires, 1900-1914 (en %)



Autre facteur de changement un peu plus tardif : à partir de 1909, l'inflation périodique des réclames pour le cycle conteste de temps à autre la primauté automobile. Deux ans plus tard, le nombre de nouveaux annonceurs pour le cycle repart franchement à la hausse : quatorze en 1907, quinze en 1909, vingt-cinq en 1911. Entre phénomènes continus (croissance du nombre d'annonceurs) et épiphénomènes (incrémentations publicitaires), ce réveil annonce la relance cycliste de 1913 et la fin du règne automobile.

Un dernier élément incite à distinguer l'avant et l'après 1907 : sur fond de réduction de la surface publicitaire et de multiplication des annonceurs, certains produits s'affirment (alimentation, pharmacie, presse, édition, mais aussi accessoires et magasins de sport) et transforment la catégorisation publicitaire.

### Le moteur avant tout

Mais ce ne sont là que des nuances. Retenons avant tout la primauté de l'automobile et, plus largement, du moteur, dont nous n'envisagerons que quelques facettes pour éviter un pointillisme fastidieux.

Première facette, une des plus notables : l'emprise à la page. Seuls quatre types d'entreprises achètent régulièrement toute la dernière page soit, dans l'ordre, les constructeurs automobiles (De Dion-Bouton,

Peugeot) puis les fabricants de pneu (Hutchinson, Wolber, Continental), les entreprises du cycle (Alcyon, La Française...) et enfin quelques concessionnaires-automobile aisés et/ou ambitieux.

Autre facette : la variété des annonceurs. Nous notons la présence de plus de cent trente constructeurs de cycles auxquels il faut ajouter une cinquantaine de producteurs d'accessoires. Pour les seules marques automobiles le chiffre est inférieur à cent trente. En revanche, si on dénombre les garagistes, concessionnaires, carrossiers, les fabricants et détaillants de produits et accessoires automobiles, alors dépasse largement les deux cents annonceurs et la venue de nouvelles réclames : leçons d'automobile (1903), grands salons spécialisés, y compris à l'étranger (Ostende, 1905 ; Berlin, 1907), vêtement spécialisé, lunettes, malles... Notons en outre, bien qu'elles n'entrent pas *stricto sensu* dans notre étude, que 90 % des petites annonces touchent à l'automobile : promotions, ventes d'occasions, de pièces, services (chauffeurs), etc.

Troisième facette : la diversité des engins dont *L'Auto* fait la réclame. Tout d'abord la motocyclette, à partir de 1901. Sous les sigles Clément, Chapelle, Terrot, Alcyon, Knap, Iris, Mom ou Crifton, elle est loin d'être aussi promue que l'automobile. Sa présence continue jusqu'en 1914 n'en témoigne pas moins d'un tissu industriel spécifique souvent lié à la diversification industrielle des entreprises automobiles et du cycle. *A priori*, elle témoigne aussi de sa rentabilité pour les constructeurs et pour *L'Auto*.

Autre machine filante et pétaradante : le canot à moteur, à partir de 1901. Avec le canotisme, se dévoile à nouveau l'univers restreint de groupes sociaux susceptibles de s'adonner à un loisir moderne et dispendieux. Spectacle sportif oublié de la Belle Époque, le canotisme connaît un petit Âge d'or de 1905 à 1914. Dans *L'Auto*, il détermine la venue des premiers annonceurs étrangers (Mercedes, 1903) qui complètent la liste des fabricants français (Tellier, Motogodille, Macquaire et Forestier notamment). Petit nombre. Mais l'échelle importe moins que les symboles attachés au nouvel engin. Symbole sportif bien sûr, mais surtout symbole électif, mondain. La géographie compétitive le souligne bien : la majorité des courses notoires se déroulent à Paris, Nice, Monaco, sur la côte normande et dans la baie d'Arcachon. Symbole renvoyant aussi à la capacité d'attraction d'un spectacle populaire. En effet, des dizaines, parfois des centaines de milliers de spectateurs suivent les compétitions

que *L'Auto* couvre de ses articles et promeut, de temps à autre, par la publicité<sup>45</sup>.

En matière de sélection par l'argent, l'aéroplane occupe sans conteste le haut de l'échelle. Les premiers encarts, discrets, viennent en 1903. Jusqu'en 1909-1910, ils sont rares. Puis ils se multiplient. Mais Avia, Tellier, Wright, Soudru, Condor, Albatros n'occupent jamais une surface très significative. Leur présence n'en est pas moins notable. Elle nous ramène derechef à la matrice élective de *L'Auto*. Qui peut alors acheter un aéroplane sinon les plus riches ?

Une fois encore, la célébration du moteur – dans tous ces états – est la principale signature des années 1901-1913. Une signature d'autant plus forte qu'elle est renforcée ça et là par des encarts pour d'autres engins, qu'il s'agisse des poids lourds (1905) ou des premières voitures électriques (Krieger, 1907). Pour mieux dire encore cette hégémonie du moteur, souvenons-nous qu'en 1900 elle s'inscrivait dans la célébration des industries mécaniques modernes ; or, à partir de 1903, les publicités pour les appareils photos, les radiateurs, les phonographes, les machines à écrire, à coudre, etc. tendent à se raréfier. Les engins roulants, glissants, volants finissent par incarner, à eux seuls ou presque, la modernité industrielle française.

### Le réveil vélocipédique

Cette primauté du moteur est timidement contestée par le cycle à partir de 1907 (graphique 3). Attardons-nous sur ce réveil – ou cette reconquête tant le vélo, champion publicitaire et de l'information spécialisée des années 1890, redore ainsi son blason.

L'élément le plus tangible de cette reconquête est la multiplication des constructeurs-annonceurs à partir de 1911. Pour la plupart, ils s'effacent aussi vite qu'ils apparaissent. Mis à part Hurtu, La Française, Alcyon, Gladiator, peu d'entre eux s'inscrivent dans la durée. Ils n'en reviennent pas moins en force au moment même où les produits pour l'automobile détrônent l'automobile elle-même.

---

45. Cf. Tétart Philippe, « Nice-Monaco : au cœur de la mode des moteurbots (1894-1914) », in *Rencontres autour du patrimoine sportif et de la mémoire du sport. Communications présentées lors des 4 premières éditions 2012-2013-2014-2015*, Nice, Musée National du Sport / Université Nice Sophia Antipolis.

Tableau 4. Marques cyclistes promues dans *L'Auto* (1900-1914)

Période	Marques promues	Nombre de marques
1900-1901	<i>Alcyon – Boyer – Clément – Crescent – Cleveland – Marcel Cosset – Dayton – Diamant – Eagle – Fournier &amp; Knopff – Gladiator – Hurtu – Jacquelin – L'Etoile Française – La Française – Lebelin – Major Taylor – Manufacture Ardennaise – Peerless – Perfecta – Pernoo – Peugeot – Reginald Smith – Georges Richard – Rochet – Vital – Withworth</i>	27
1903	<i>Acatère – Chainless – Cie Franco-Suisse – Cottureau &amp; Cie – Ferror – Furor &amp; Brébant – Hallot – Ivanohé – Iris – Lapize – Liberator – Nemo – Parisot – Perfecta – Plasson – Primo – Richmond – Romanoff – Royal Enfield – Royal Triumph – Saving – Trader – Vigneron</i>	23
1905	<i>Beeston – Emile Vauzelle – La Foudre – Larnaude – Olympia – Omnium – Radiator – Regina – Roques – Saving</i>	10
1907	<i>Albatros – Bridge – BSA – Columbia – GB – Hallon – Hirondelle – Labor – Labrador – La Macérienne – Montaka – Palmer – Shlogel – Triumph – Valor</i>	15
1909	<i>AGA – Brillant – Biguet – Corre – Coventry – Esperanza – Humber-Beston – Laprade – Legislator – Manufacture de Saint-Etienne – New Hudson – Nil – Pernot – Vauzelle Femina</i>	14
1911	<i>Armor – Automoto – Birmingham Small Arms &amp; Cie – Bourotte – Colibri – Defossement – Deprez – Eadie – Elegantz – Etincelle – Evom – Granit – Griffon – Harrys – Ixer – JS – Kos – Long &amp; fils – Lucifer – Monteil – Panneton – Porcher – Presto – Thomann – Vinter</i>	25
1913-1914	<i>Algor – Alléluia – Alpard – Bastide – De Dion Bouton – Desvages – DS – Fornil – Gérard – Hélice – Léonidas – New Georges – Renoux – Richard Frères – Rollington – Roold – Rudge Woodworth – Saint Thomas – Sturmey-Archer – White</i>	20

De même qu'il vend ses encarts à de nombreuses marques de cycles, *L'Auto* attire un nombre croissant de fabricants et distributeurs de selles, de cadres, de freins, de guidons, de phares et de pneumatiques. Dans ce dernier cas et au départ, Continental, Wolber, Michelin, Hutchinson et Dunlop, marques historiques et dominatrices sur le marché, trustent les colonnes. Néanmoins, au fil des ans et des innovations (pneus incroyables, anticlous, antidérapants...), *L'Auto* accueille de nouvelles firmes, souvent sans postérité. Soupléfort, Hermétic, New Grappler, Le Persan, Goliath, Buchilet, Le Sans Peur, etc. Cet enrichissement ne

cessera plus. Il va de pair avec l'exposition accrue d'un actionnaire plutôt discret jusqu'en 1905-1907, Michelin, et de son icône, le Bibendum – au demeurant la firme a bénéficié des années durant de la publicité rédactionnelle du « Lundi de Michelin ».

Trois autres éléments permettent mettent en lumière le réveil publicitaire cycliste.

Tout d'abord le mode d'acquisition d'un vélo. Dix ans après sa première démocratisation (industrialisation et prix à la baisse dans le cadre d'une concurrence accrue), l'achat à tempérament se banalise. En 1903 *L'Auto* imprime les premières offres de concessionnaires ou de maisons de crédit. On peut acheter un vélo avec un apport de 20 à 25 francs et des mensualités de 10 à 20 francs. Ces propositions, récurrentes, permettent de penser que *L'Auto* s'adresse désormais aux couches salariées apprenant à consommer d'une nouvelle manière.

Seconde évolution : la diversification des modes de vente. Les concessionnaires invitent régulièrement à profiter de promotions, de déstockages, de soldes et autres fins de série. *L'Auto* donne à voir un marché sur lequel pèsent la concurrence des marques et l'obsolescente de plus en plus rapide des modèles. Cette évolution invite à nouveau à penser que *L'Auto* cible plus qu'auparavant un lectorat en voie de popularisation.

Enfin, les grands magasins et les magasins spécialisés valorisent de plus en plus leurs offres de cycles.

Ces évolutions commerciales et culturelles ne contredisent pas la primauté automobile. Elles montrent toutefois un effet de calque entre la stratégie et de l'identité de *L'Auto* et les mutations du marché du sport. Au demeurant, les choix des publicistes ne sont pas toujours tributaires des inflexions du marché. Le cas des accessoires et des commerces de sport invite en effet à les voir sous l'angle de la prospection : *L'Auto* cherche manifestement à trouver un point d'équilibre entre l'offre industrielle et commerciale, innovante, et la demande – objectivée ou prévisionnelle – d'un lectorat plus étoffé, plus hétérogène. Le marché ne dicte pas tout.

### Accessoires et commerces de sport : un univers mineur mais florissant

Les changements de forme (langue, iconographie, scénographie) et de contenu (produits) de la publicité pour les commerces de sport mériteraient à elle seule une étude. Nous n'en tracerons que les contours à par-

tir de trois points : l'augmentation de la surface achetée par les enseignes spécialisés ; la multiplication des établissements faisant campagne ; la légère montée en puissance des accessoires de sport et l'effacement progressif du costume automobile, autrement dit le produit phare des origines.

Premier point : la multiplication et la diversification des annonceurs (marques, magasins) et des produits aboutit à une croissance de la surface publicitaire. Néanmoins, ils ne sont pas de grande taille et ne suffisent pas, même pris tous ensemble, à atteindre une surface cumulée qui transformerait la couleur de *L'Auto*. Du reste, après avoir représenté 2 % des publicités de 1900 à 1907, ils passent à 2,7 % en 1909 puis 5,2 % en 1911. Ce taux est presque maintenu en 1913 (4,7 %).

Cette présence accrue est le fait des commerces parisiens et d'une poignée de maisons anglaises vendant par correspondance. Entre 1900 et 1907, pour l'essentiel, trois enseignes ayant pignon sur rue à Paris tentent de séduire les lecteurs : Tunmer, Williams & C<sup>ie</sup> et Au Petit Matelot. Puis deux changements surviennent. D'une part, ces enseignes historiques publient toutes les semaines ou presque – *L'Auto* s'appliquant souvent à les réunir sur une seule page. D'autre part, de nouveaux acteurs parisiens entrent en scène : Olivieri, Fano-Sports, Gratieux, The Sport, Elims Pierre notamment.

La finalité de leurs réclames ouvre à une micro-histoire à trois temps. Entre 1901 et 1905 règne la tenue élégante de l'automobiliste et du *sportsman*, qu'elle soit proposée par des tailleurs spécialisés (Paris-Tailleur, Joseph Paquin) ou par l'industrie de la confection (La Belle Jardinière, Le Vrai Chauffeur, Au Petit Matelot). De 1905 à 1909, le primat automobile décline. Cette période profite au cycle : machines, accessoires, tenues spéciales. Elle profite aussi, dans l'ordre de leur apparition, aux balles et raquettes de tennis, aux bottines et ballons de football, aux patins à glace, à roulettes et aux crosses de hockey, enfin aux exercices, sandows et autres Electrovigueur Mac Laughin. Durant une troisième séquence (1909-1911), les accessoires de sport, avec l'entrée en scène du ski et des chaussures de cross, progressent encore. Ils prennent peu à peu le pas sur le vêtement automobile et cycliste. Cette progressive recomposition est portée par des marques françaises et anglaises spécialisées : Cook, Laurent & Cie, Zug, Entraygues pour les bal-

lons et les chaussures ; Mass et Ayres pour les raquettes<sup>46</sup> ; Williamson, Winslow's Skates et Component pour les patins et les crosses.

Ces évolutions posent à nouveau la question du public de *L'Auto*. Si on accepte le postulat – élémentaire – d'une stratégie équilibrant offre et demande, alors les choix de l'entreprise et la nature des propositions commerciales reflètent un nouveau temps du sport. Au reste, comment pourrait-il en être autrement pour un quotidien acheté par plus de 100 000 lecteurs contre quelques milliers en 1900 ? Certes, la forme rédactionnelle de *L'Auto*, son chemin de fer n'ont guère changé. Certes, en matière publicitaire, le magistère automobile est l'indicateur le plus prégnant. Au demeurant, les lignes bougent. Au fil des ans, *L'Auto* semble s'adresser à un public de plus en plus hétérogène. Assistait-on pour autant, vers 1910, à la tentative de transformer l'identité de *L'Auto* ? Partant de l'analyse des publicités et des inflexions soulignées, peut-on estimer que le public de *L'Auto* s'est popularisé ou est en voie de popularisation ?

### Transparences publicitaires : quelle cible en 1911 ?

Sans archives de la régie publicitaire, sans témoignage, ces questions débouchent sur des impasses. Seul le biais quantitatif permet de fabriquer un ersatz de réponse, laquelle tient en partie dans le tableau 5.

Premier constat, sans aucune ambiguïté : les produits les plus coûteux restent en tête de gondole. *L'Auto* est né élitiste. Il le demeure.

Second constat : l'effondrement des produits intermédiaires bénéficie aux produits et services de grande consommation. Notons cependant que ce transfert est presque entièrement dû à un changement de paradigme. À partir de 1911 en effet, l'industrie du cycle ne peut plus être enfermée dans la catégorie « intermédiaire ». La démocratisation du vélo est aboutie. Le parc vélocipédique a explosé. Il compte 3,5 millions d'unités en 1914 contre 980 000 en 1900 et 50 000 en 1890. Les volumes de production accompagnent cette massification : 20 000 vélos sortaient des usines Peugeot en 1900, ils sont 80 000 en 1914. La massification du cycle justifie donc une distribution équitable des surfaces publicitaires cyclistes entre les deux dernières catégories. Il en va de même pour les

---

46. Selon nos sondages, c'est dans ce cadre qu'apparaît le premier accessoire promu par l'identification à un champion : en l'occurrence la raquette Wilding du fabricant londonien Ayres (1911).

Tableau 5. Comparatif des catégories publicitaires dans *L'Auto* (1900, 1911, 1914)

		1900	1911	1913
Produits & services de luxe	bourse, banque, investissement, édition de luxe, antiquaires, produits cosmétiques, habillements, automobile, tourisme, hôtellerie et restauration, prestations médicales spécialisées / dentaires, instruments de musique (piano), thermalisme, magasins de sport et de confection sportive...	41 %	43,1 %	39,8 %
Produits & services intermédiaires	Jouets, horloges, montres, appareils photographique, de chauffage, gramophones, épargne et prêts, presse périodique et/ou spécialisée supérieure à 15 centimes, dentiste, eaux minérales capsulées, grandes enseignes parisiennes (Bon marché, Galeries Métropole, etc.), cycles et accessoires (50%), confection de grande distribution, instrument de musique (accordéon), produits pharmaceutiques de confort, cures amaigrissantes par abonnement, éditions par abonnement...	47,7 %	38,1 %	27,9 %
Produits & services de grande consommation	Alimentation (conserves, café, viandes, chocolat, potages...) savons, lotions, rasoirs, loterie, littérature jeunesse et grand public, pharmacopée de base, alcool, tabac, grande presse à un sou, petit outillage, petits prêts, petits formats, cycles et accessoires (50%)...	11,3 %	18,8 %	32,3 %

accessoires sportifs : les raquettes relèvent toujours du luxe (achat et sociabilité des pratiquants), mais le ballon se partage entre les deux catégories basses. Pour l'essentiel cependant, la poussée des produits de grande consommation doit à la redistribution cycliste. Si on analyse la publicité de *L'Auto* en termes de démocratisation, alors cette dernière se joue sur un mode avant tout vélocipédique.

Deux éléments renforcent l'idée d'un dialogue entre *L'Auto* et de nouvelles franges de lecteurs issues des classes moyennes et ouvrières.

Tout d'abord, l'immédiat avant-guerre confirmera avec force ces évolutions. La part des produits les plus accessibles explose : 18 % en 1911, 32 % en 1913. Ce taux augmentera encore en 1914.

Retenons par ailleurs la relance, à partir de 1905, des réclames pour les produits de consommation courante. Elles sont toutes distillées en pages intérieures sous forme de virgules publicitaires dont la portée est

moins déterminée par leur toute petite taille que par leur omniprésence. Dubonnet ne règne plus seul. Ricqlès, Martell, Byrrh, Marie Brizard, Cursenier et son « Oxygénée verte » achètent des lignes et vantent les bénéfiques – de l'efficacité au délassement – que le sportif tirera de l'absorption de leurs liqueurs. Les fabricants de papier à rouler font un lien aujourd'hui devenu incongru entre cigarette et sport – Suez et Zig-Zag étant bien sûr les papiers « préférés des sportsmen ». Les chocolats Meunier et Delespaul-Havez jouent sur l'identification au sportif tout comme les biscuits Pernod. Dans un autre registre, les produits sanitaires et d'hygiène quotidienne se multiplient, du dentifrice en tube du docteur Patrice aux lotions pour les cheveux (Pétrol Hahn) en passant par les savons (Saint-Louis) et diverses embrocations (Pelop's) et pastilles purgatives, tonifiantes (Dupré, Toni-Kola, Aris). Quant à la lutte contre la constipation, la fatigue, l'impuissance, le rachitisme, etc., elle détermine un flot de propositions réparatrices ou prophylactiques.

D'autres petits biens de consommation, anciens et nouveaux, se glissent dans les interstices des colonnes, de la lampe torche au stylo plume en passant par le livre grand public, la canne à pêche, les loteries, les bretelles ou le billet de chemin de fer... Il faut y ajouter, à partir de 1909, les premières réclames pour les crédits longs ou sans apport des grands magasins. Les Grands Magasins de la gare du Nord et les Grands Magasins du Louvre publient alors des annonces au tout à fait instructives puisqu'elles donnent corps à un mariage des genres sociaux : en effet et à crédit, elles proposent aussi bien des vélos et des vêtements de sport à prix modéré que des meubles et des bijoux évidemment plus onéreux.

Méfions-nous de grossir le trait. Même si on les cumule avec les réclames pour les accessoires sportifs (ballon, vélo, équipements cyclistes), le total des publicités pour les produits de grande consommation ne concurrence pas la réclame automobile. Certes, il couvre 3 à 4 % du total publicitaire en 1901 et plus de 9 % en 1911. En zoomant : l'alimentation compte pour 0,25 % en 1901 et 1,8 % en 1911, les marques d'alcool pour 0,6 % en 1901 et 2,7 % en 1911. Mais il faut confronter ces variations à une autre réalité : les lecteurs aisés de *L'Auto* n'hésitent pas à acheter un encart bien plus grand que ceux achetés par Meunier, Marie Brizard ou Zig-Zag afin de mettre en vente un aéroplane d'occasion pour la somme aérienne de 2 000 francs... Entre ceux qui comptent en centimes ou en francs et ceux qui comptent en milliers de francs, le fossé est énorme et

l'identité de *L'Auto*, bien qu'hybridée, reste élitiste. Au final, la cible des hommes gérant les pages 5-6 ou 7-8 reste très proche de celle de 1900.

Les lignes bougent malgré tout. À cet égard, le crédit est symbolique. À la fin des années 1900, il est devenu une antienne publicitaire. Cette présence peut être assimilée à une invitation à un nouveau mode de consommation élargissant théoriquement la cible de *L'Auto*. Elle permet de penser que la popularisation du lectorat est engagée.

La même impression est laissée par certains exemples de rhétorique publicitaire prétendant assez clairement ouvrir de nouvelles voies de consommation, pour le plus grand nombre ou, du moins, pour un nombre plus grand. Ainsi les premières réclames pour des rasoirs bon marché (1907) vantent l'efficacité d'une marque au nom choisi : Le Touring. Petit achat, petit prix, mais dénomination symbolique renvoyant à l'aura contemporaine du *Touring Club de France*. Pensons aussi à ces quelques encarts, rares, très rares même, mais qui donnent corps à un discours sur la consommation de masse. En février 1909, Vinot-Deguingand lance ce slogan : « La voiture de tout le monde ». Une telle affirmation ne nous abuse pas : la voiture reste un bien inaccessible au plus grand nombre. Au même moment d'ailleurs, d'autres constructeurs justifient l'urgence d'acheter une voiture pour partir en vacances, apanage du plus petit nombre. Reste l'affirmation fantasmagique du message : la voiture comme objet universel. En 1909, une réclame des établissements de confection Cuzon joue sur un ressort analogue. Sur un fond noir, le slogan claque en forme de provocation : « Êtes-vous assez riche ? » et introduit à un encart dans lequel le lecteur se voit proposer un costume sur mesure à 34 francs et à crédit. *In fine* : n'avez-vous pas l'ambition, vous aussi, d'enfiler le costume du riche – sa copie – à prix non pas modéré mais acceptable ? Une telle invite, une telle logique n'avaient pas cours précédemment. Dernier exemple : en 1911, la maison Elims Pierre, nouvelle venue, s'auto-promeut en ces termes : « J'habille et j'équipe tous les champions, les petits et les grands, à condition qu'ils paient. Ils paient pas cher [*sic*] – et je ne publie aucun nom – ils sont trop et ça coûte trop cher ». En jouant sur le thème alors courant de la cherté de la vie et en s'appuyant sur l'identification adroitement anonymée au champion, Elims Pierre ouvre une brèche dans l'élitisme coutumier de *L'Auto* et nous parle d'un marché et d'une culture du sport qui se popularisent.

Ces messages ne sont pas légion cependant. Malgré ces évolutions, *L'Auto* dialogue toujours et d'abord avec les franges aisées de son lec-

torat. Un lectorat susceptible de trouver quelque véritable intérêt à ces autres réclames : placements immobiliers, investissements en bourse, assurances, achats de matériel décoratif pour les magasins, offres de villégiatures, hôtellerie et restauration, coffres-forts et bottin mondain.

### Des actionnaires moins en vue

En 1900, sans peser sur la viabilité de *L'Auto*, les actionnaires n'en assuraient pas moins de solides revenus. Quelle est désormais la situation ? Le tableau suivant montre le désengagement rapide des investisseurs (1903). Puis, malgré le recul de la surface publicitaire après 1905, il prouve que leur contribution à la trésorerie continue de s'effondrer. On peut donc postuler qu'en 1909 *L'Auto* a trouvé un équilibre budgétaire exigeant une moins grande solidarité actionnariale.

Tableau 6. Distribution des encarts publicitaires et annonces professionnelles (1900 / 1909) (en %)

Annonces	1900	1903	1909
Entreprises souscriptrices	31,7	16,6	7,1
<i>dont De Dion-Bouton</i>	12,3	3,6	3,1
<i>dont Clément (&amp; Gladiator)</i>	8,4	5	0,8
Entreprises non souscriptrices	68,3	83,4	93

Si on dépasse cette vision synoptique, deux scénarios se succèdent.

Premier scénario : la mobilisation des actionnaires. En 1900, seules sept des quatorze sociétés détentrices de titres sont annonceurs. Or entre 1901 et 1903 quatre nouvelles entreprises – Michelin, La Française, Gallus, Malice & Blin – passent le pas. Parmi ces onze annonceurs, certains sont plus en vue comme la carrosserie Philippon ou les pneumatiques Gallus. La contribution publicitaire des actionnaires n'en recule pas moins.

Second scénario : de 1905 à 1909, les actionnaires, loin de compenser l'affaissement publicitaire, se font plus rares encore et les gros annonceurs ne sont plus liés à *L'Auto*. Ce retrait est très sensible avec De Dion-Bouton : la firme achète 12 fois moins de surface en 1909 qu'en 1903. Sans la mobilisation naissante de Michelin, La Française et Hurtu, la contribution des actionnaires serait quasiment réduite à celle de De Dion (qui promeut désormais ses huiles plutôt que ses voitures)

et de Clément (qui s'engage sur le terrain automobile), soit moins de 4 % contre près de 32 % en 1900. Quant aux annonceurs qui prennent le relais, ils se nomment entre autres Hydra (bougies), Peugeot (cycle et voitures), Continental (pneumatique).

## Un tournant en demi-teinte sous le signe du vélo (1913-1914)

À plusieurs reprises, nous avons dit que la multiplication des angles d'analyse aboutit à la nuance en matière de périodisation. Tel est de nouveau le cas. On peut en effet discuter la mise en exergue d'une séquence 1913-1914 au prétexte de la poussée des annonces pour le cycle. À ceci trois raisons.

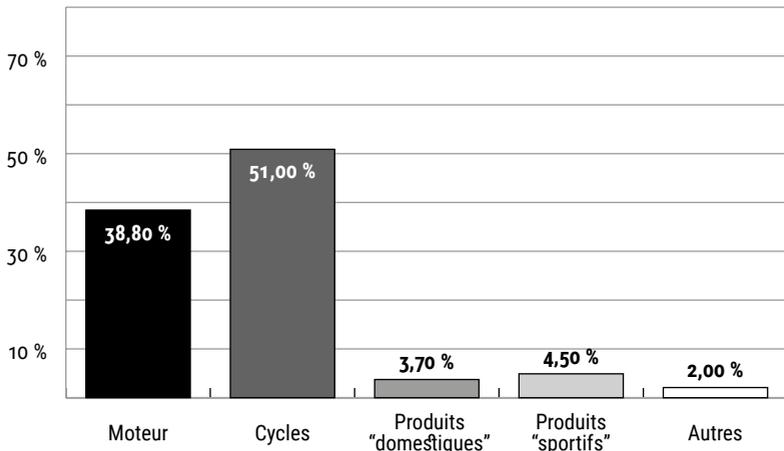
D'une part, si la poussée est très nette (graphique 5), la séquence est très courte. À ce titre, est-elle réellement significative, symbolique de l'identité de *L'Auto* ?

D'autre part et globalement, elle ne remet pas en cause le tropisme automobile des années 1900-1914 – d'autant moins que l'automobile reprendra ses droits, de façon très nette, dès l'immédiat après-guerre.

Enfin, la poussée du volume publicitaire acheté par les fabricants, les distributeurs de cycles et surtout les vendeurs d'accessoires pour le cycle ne s'accompagne par d'un bouleversement de la distribution des catégories publicitaires.

Reste, malgré tout, que 1913-1914 est marqué un chassé-croisé cycle/automobile appelant quelques commentaires.

Graphique 5. Répartition thématique des ensembles publicitaires, 1913 (surface en %)

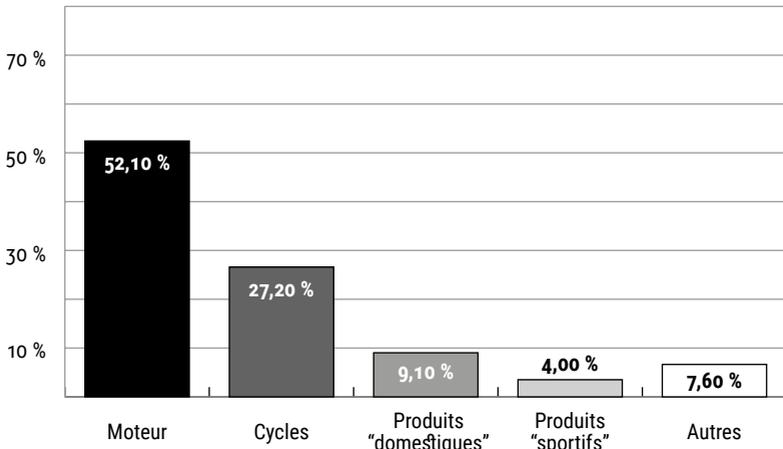


## Deux poussées sans lendemain

Après la relance du nombre de nouveaux constructeurs de cycles acheteurs de publicité en 1911 (+ 25 % par rapport à 1910), les dix-neuf mois séparant janvier 1913 de juillet 1914 n'apportent que vingt nouveaux annonceurs. En 1911, chaque mois voit donc en moyenne l'apparition de deux nouvelles entreprises dans *L'Auto*. En 1913 et 1914, ce chiffre diminue de moitié. En outre, ces annonceurs achètent des encarts de plus en plus petits. Enfin, une bonne partie de la publicité cycliste est le fait des actionnaires Hurlu, Gladiator, Michelin et De Dion qui, après avoir vanté ses huiles à la charnière des années 1900-1910, dévoile ses ambitions cyclistes. Ce ne sont donc pas les constructeurs qui partent à l'abordage des colonnes de *L'Auto*, ce sont les fabricants et distributeurs d'accessoires pour le cycle. En effet, la publicité pour le deux-roues prend aux deux tiers la forme d'un tourbillon de selles, de pneumatiques et de colles spéciales, d'antidérapants, de cadres, de porte-bagages et de garde-boue, de guidons, de poignées, de dérailleurs, de pignons, de chaînes, de lanternes, de sacoches. Le marché du cycle entre alors dans la seconde phase de son histoire : passé le temps de l'adoption de masse de la bicyclette vient celui de l'amélioration de son confort, de ses performances et de ses accessoires à vocation utilitaire.

Cette relance cycliste vient buter sur la guerre. Pour en mesurer la portée et le sens au regard de la stratégie et de l'identité du lectorat de *L'Auto*, il convenait de vérifier sa confirmation ou non après-guerre. Or c'est un feu de paille sans lendemain. En 1921 – année clé où *L'Auto* renoue peu à peu avec sa pagination d'avant-guerre tandis que la presse généraliste rétablit le même volume d'information sportive qu'en 1913 – la publicité cycliste ne retrouve pas ses ors de 1913. Elle est alors prise en sandwich entre la vigueur retrouvée de l'automobile (52,1 %) et la montée en puissance des autres secteurs publicitaires, jamais aussi hauts avant-guerre (20,7 % en 1921 contre 10,2 % en 1913 et 6,7 % entre 1900 et 1911).

Graphique 6. Répartition thématique des ensembles publicitaires en 1921 (en %)



La poussée cycliste de 1913-1914 est donc notable, mais sans lendemain.

C'est un motif qu'on retrouve avec les articles de sport. Leur exposition grandissante à partir de 1911 est confirmée en 1913 avec un peu plus de 4 % des encarts et des poussées sporadiques bien au-delà (avril, septembre, novembre). De nouveaux produits sont promus. Fano-Sports vend des accessoires de boxe (gants, chaussures). Bellard est la première enseigne à distribuer des maillots de football. Gaston Ragenau fait de même pour les souliers cyclistes. Le Petit Saint-Thomas et La Samaritaine, nouveaux venus dans les pages de *L'Auto*, rejoignent eux aussi les rangs cyclistes, tout comme Colibri-Sport qui prétend avoir « tout pour le cycliste ». Malloire vend quant à lui des *leggings* pour cycliste. *Et cætera*. Mais dès 1914, le nombre de magasins annonceurs et la liste des accessoires s'amenuisent. La surface qu'ils occupent diminue quasiment de moitié (2,4 contre 4,5 % en 1913). Même si des nouveautés méritent d'être notées (la mise en valeur, au miroir des modes sportives de l'immédiat avant-guerre, de la boxe et du football) c'est un coup d'arrêt à la dynamique 1911-1913.

### Un appauvrissement générique

Sauf à tordre le cou à la réalité afin de prouver, coûte que coûte, la venue d'éléments propres à cette petite période, on ne saurait donc,

hormis le printemps du marché cycliste, parler de changement, d'enrichissement ou de glissements catégoriels frappants. Dans un contexte où *L'Auto* entre dans une seconde phase de repli publicitaire (20 % de sa surface en 1914 contre 23 % en 1913 – cf. graphique 1), le nombre d'annonceurs recule et la variété publicitaire est moindre. À dessein ou non de compenser cet affaissement, les actionnaires se remobilisent, De Dion-Bouton, Clément et Michelin le font dans les encarts, Panhard s'y prête en reprenant la recette de Michelin au début des années 1900 (« Les vendredis de Panhard »).

Tableau 7. Distribution des encarts publicitaires et annonces professionnelles (1909-1913) (en %)

Annonces	1909	1913
Entreprises souscriptrices	7,1	11,4
<i>dont De Dion-Bouton</i>	3,1	4,5
<i>dont Clément (&amp; Gladiator)</i>	0,8	1,5
Entreprises non souscriptrices	93	88,6

Dans un détail qui renvoie à des pourcentages quasi négligeables, quelques nouveautés pointent toutefois. Ainsi la fréquence légèrement plus grande de la réclame pour les spectacles sportifs, les championnats, quelques courses cyclistes, des cours de sport, de boxe, d'éducation physique. Mais les encarts tendant à être de plus en plus petits, la surface liée à cette catégorie est la même qu'en 1911 (1 % contre 1,2 %). Il en va de même pour la multiplication, à minuscule échelle, des annonces pour les pièces détachées pour avions. Même en y adjoignant l'apparition de publicités pour le char à voile, la médecine ou l'emploi, même en y ajoutant l'arrivée de rares nouveaux annonceurs (Tellier pour l'aéronautique, Abadie pour le papier à rouler, Craven pour les cigarettes « du sportif », Maggi pour le potage, Maas pour les toitures en carton armé, Gibbs pour les rasoirs...), le panorama publicitaire s'appauvrit.

Ce tableau ne permet guère de spéculer sur la stratégie de *L'Auto*. Tout au plus peut-on juger qu'elle évolue peu ou pas. La cible publicitaire reste la même, partagée entre – surtout – les offres intéressantes les nantis (par exemple des propositions de gardiennage avec chien ou de voyages en paquebot vers la Tunisie) et – infiniment moins – les messages adressés aux couches moyennes et ouvrières (promotions ferroviaires, crédit à taux encore abaissé).

## Le frémissement d'une esthétique publicitaire

En dehors de l'assaut temporaire des vendeurs d'accessoires cyclistes, en dehors de légers estompages (entrée en scène de la boîte par exemple), la seule vraie nouveauté du moment tient à l'ingénierie et à l'esthétique publicitaire. Suivant une conception qui n'aurait pas déparé dix ans plus tôt, la plupart des encarts de 1913-1914 sont construits soit sur un argument purement textuel (image 1), soit sur un texte rehaussé d'une image (image 2), ou encore sur une signalétique élémentaire du type sigle (image 3).

Image 1. 7 juillet 1913



Image 2. 10 juin 1914

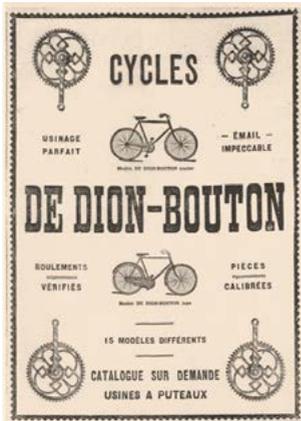


Image 3. 27 août 1913



Mais, quoiqu'en petit nombre, certaines procédures publicitaires montrent une mutation naissante et à plusieurs facettes. La première témoigne d'une attention plus nette pour le design ou l'ornementation (image 4).

Les scénettes, qui mériteraient d'ailleurs une analyse sémiotique (images 5 et 6), et le recours aux icônes (la présence croissante du Bibendum) constituent deux autres facettes de ce changement.

Enfin, le recours à la photographie (images 7 et 8) et au prétexte athlétique, pugilistique, footballistique (images 9 et 10) enrichit les manières de faire réclame.

## Conclusion : pas tant de sport que cela...

Cette immersion publicitaire avait pour principale visée de questionner l'identité de *L'Auto* et celle de son ou ses public(s). Nous imaginions par ailleurs pouvoir tirer quelques conclusions relatives à la stratégie d'entreprise, des actionnaires. Enfin, nous espérons que l'histoire des mutations publicitaires de *L'Auto* puisse contribuer à l'histoire du phénomène sportif et de ses évolutions dans la seconde moitié de la Belle Époque.

Le principal enseignement est qu'en dépit du réveil cycliste de la fin de la période, l'identité de *L'Auto* est avant tout automobile. Plus large-

Image 4. 13 mars 1914



Image 5. 7 septembre 1913



Image 6. 16 décembre 1913



Image 7. 10 juin 1914



Image 8. 10 juin 1914



Image 9. 11 juin 1913

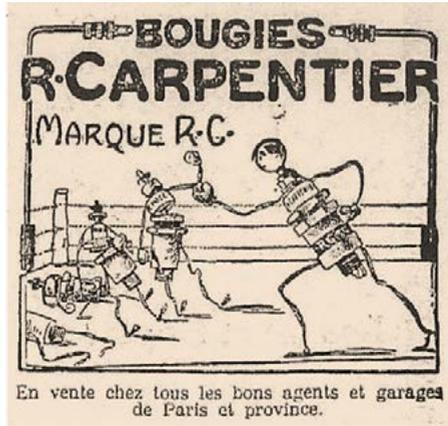


Image 10. 2 juin 1913



ment, la célébration et la promotion du moteur, dans tous ses états, est la couleur très nettement dominante des années 1900-1914. Sur ce point, nous sommes en rupture avec la représentation communément colportée par l'historiographie : celle d'un quotidien *des sports*. De ce point de vue, sans doute avons-nous trop vite oublié que *L'Auto* s'appelait... *L'Auto*. Ce centrage automobile, si sensible dans les pages informatives et dans les colonnes de réclames, est d'abord le fruit d'une histoire née dans un creuset plus industriel que médiatique. De fait, la concordance entre actionnariat et ligne publicitaire est forte et durable.

Sous ce jour et à propos du lectorat, *L'Auto* s'adresse d'abord aux élites. Ceci étant, passant de quelques milliers d'exemplaires en 1900 à des pointes supérieures à 300 000 lors du Tour de France 1913, il change peu à peu de stature et de statut. Sans rompre avec sa matrice très distinctive, il a, en 1913-1914, entamé un petit *aggiornamento*. Au demeurant, à la veille de la Grande Guerre, sa stratégie et son identité publicitaires ne permettent pas d'objectiver l'idée d'un volontarisme en matière de popularisation du lectorat. Ce n'est pas faute, pourtant, de drainer un grand nombre d'annonceurs et ainsi d'avoir une surface publicitaire supérieure à la moyenne de la grande presse quotidienne.

Enfin, si on replace l'histoire de la publicité dans *L'Auto* dans celle plus générale des modes sportives et du déploiement des pratiques sportives, deux conclusions s'imposent. En premier lieu, le quotidien donne corps aux grandes scansion informatives du moment. De fait, l'automobile, le cycle, l'aéronautique, le canotisme ont les faveurs de la presse bien plus que toute autre pratique dans les années 1900. En second lieu, et cela est plus surprenant, tout spécialisé qu'il soit, *L'Auto* fait très peu de place à la diversification athlétique de l'époque. Certes, par encarts interposés, il donne à voir le déploiement, encore timide, de pratiques nouvelles ou revisitées : tennis, hockey, patinage, football, boxe, culture physique. Mais il est loin de refléter la mosaïque sportive de 1914, tenant encore sous silence des pratiques qui gagnent peu à peu adeptes et spectateurs, comme la natation ou le rugby.

## CHAPITRE IV

# **L'Auto dans la Grande Guerre : source et acteur de l'histoire du sport**

**Paul Dietschy**

---

Le discours récurrent de la presse sportive en guerre est résumé par l'éditorial publié par Henri Desgrange dans l'édition du 3 août 1914 de *L'Auto* et intitulé : « Le Grand Match ». Édouard Seidler dans son excellent volume de la collection « Kiosque » y voit une rupture de l'apolitisme professé par le quotidien, en un temps où « patriotisme et politique restent deux notions indépendantes et sans rapport apparent<sup>1</sup> ». S'il est difficile de souscrire à une telle affirmation, on peut tout de même suivre Seidler lorsqu'il écrit : « La plume qui vient de chanter les exploits des coureurs, les souffrances des "géants de la route", plonge dans un encier de sang<sup>2</sup>. »

De fait, tous les thèmes de la « culture de guerre » sont alors immédiatement mobilisés. Mais l'éditorial pose en creux une autre question : comment la presse sportive en général, son titre phare en particulier, peuvent continuer à paraître en temps de guerre, alors que leur raison d'être, les compétitions sportives, a disparu. De plus, la guerre vient arrêter un nouvel essor de la presse sportive qui commence vers 1909 et qui est marqué par l'apparition de titres comme *Sporting* et *Football* et l'augmentation des tirages. En 1909, *L'Auto* tire à 100 000 exemplaires,

---

1. Seidler Édouard, *Le Sport et la presse*, Paris, Armand Colin, 1964, p. 58.  
2. *Ibid.*

loin devant un éphémère concurrent *Les Sports* (50 000)<sup>3</sup>. En 1914, pour une diffusion moyenne de 200 000 exemplaires, *L'Auto* atteint les 320 000 exemplaires au mois de juillet pendant le Tour de France<sup>4</sup>. Dès les premiers mois de la guerre, les tirages et la diffusion du quotidien s'effondrent. Et, jusqu'en 1918, ce sont davantage des signes de vie qu'une véritable activité éditoriale que donne *L'Auto*. Que l'on en juge : les tirages sont retombés « au niveau des débuts du quotidien (de 18 à 25 000 exemplaires par jour) » et la proportion des invendus oscille de 62 % (1915) à 42 % (1918)<sup>5</sup> ! ». Et si la parution de *L'Auto* n'est arrêtée que du 2 septembre au 31 octobre 1914 inclus, les lecteurs du quotidien doivent longtemps se contenter d'un journal imprimé sur deux pages. Il faut attendre le samedi 8 septembre 1914 pour que *L'Auto* retrouve quatre pages pour les éditions du samedi et du lundi, les autres jours restant sur le format recto-verso. Tous ces éléments invitent à relativiser la réception du contenu du journal et l'activisme dont fait montre Desgrange.

Malgré tout, l'objet de ce chapitre est d'envisager la manière dont une entreprise de presse réussit à repaître et à survivre dans un contexte particulièrement difficile et à réaliser une forme de reconversion éditoriale en temps de guerre. En effet, « secteur économique fragile, la presse a été encore plus durement frappée par le manque de préparation de l'entrée en guerre que les autres branches de l'économie<sup>6</sup> ».

Le sujet, *L'Auto* en guerre, mériterait presque une monographie. Nous avons choisi ici de traiter trois thèmes qui nous semblent importants : l'entrée en guerre du quotidien, tout d'abord, la reconversion éditoriale et l'invention d'un quotidien sportif en guerre et de guerre, ensuite, enfin, la sortie de guerre de *L'Auto*. Le tout en nous centrant d'abord sur le fondateur et directeur de la publication, Henri Desgrange, qui fait en grande partie « tourner la boutique » en temps de guerre. Pour ce faire, nous avons non seulement consulté *L'Auto* de 1910 à 1919, mais nous avons également tenté de croiser le vaste matériel proposé par le quotidien avec des investigations menées dans des centres d'archives comme le Service historique de la Défense de Vincennes ou dans d'autres titres de la presse sportive, des recherches menées dans le cadre de notre travail

---

3. Archives de la Préfecture de police de Paris, BA 1713, Tirage des journaux sportifs de Paris (1909).

4. Seidler Édouard, *op. cit.*, p. 56.

5. *Ibid.*, p. 61-62.

6. Charle Christophe, *Le siècle de la presse (1839-1930)*, Paris, Le Seuil, 2004, p. 222.

d'habilitation à diriger des recherches en histoire contemporaine, soutenu le 26 novembre 2012<sup>7</sup>,

## L'entrée en guerre de L'Auto

### L'Auto et la guerre à la Belle Époque

Comme le rappelle l'historien italien Emilio Gentile, la fin du XIX<sup>e</sup> siècle a été marquée en Europe par une véritable fascination pour la puissance de destruction acquise par les pays ayant connu la révolution industrielle<sup>8</sup>. Et la violence automobile et aérienne occupe une place importante dans ce regard. L'idée que l'aviation serait l'un des éléments de la guerre nouvelle est aussi très largement diffusée dans « la polémologie fantastique<sup>9</sup> » qui a fleuri depuis les années 1890 et dans laquelle s'illustre plus particulièrement le romancier anglais Herbert G. Wells, auteur en 1908 de *La Guerre dans les airs*.

Comme son titre l'indique, *L'Auto* se veut le quotidien des sports mécaniques français : cyclisme, automobilisme et aéronautisme. Or, c'est dans le domaine des sports mécaniques et aériens que les succès allemands suscitent avant-guerre le plus d'inquiétude et constituent l'une des manières dont le thème de la guerre est traité dans le quotidien. Depuis 1910, l'armée a commencé à penser l'utilisation de l'aviation, la loi du 29 mars 1912 « fix[ant] l'emploi de l'aéronautique<sup>10</sup> ». Pour Charles Faroux, le spécialiste de l'automobile à *L'Auto*, la lutte aéronautique entre Allemands et Français réside en 1912 dans l'opposition entre avions et dirigeables. Citant le général von Bernhardt, ainsi que l'ouvrage *Opinions allemandes sur la guerre moderne*<sup>11</sup>, Faroux se montre toutefois confiant. Même si la valeur de l'aéronautique française n'a « pas laissé indifférents les grands chefs allemands, qui connaissent l'héroïsme, l'esprit de sacrifice et la gaieté au combat des Français, plus spécialement de

---

7. Dietschy Paul, *Le « grand match ». Le sport français entre paix et guerre (1914-1920)*, mémoire inédit pour l'habilitation à diriger des recherches, Paris, Institut d'études politiques, 2012.

8. Gentile Emilio, *L'Apocalypse de la modernité. La Grande Guerre et l'homme nouveau*, Paris, Aubier, 2011.

9. *Ibid.*, p. 229.

10. Goya Michel, *La Chair et l'acier. L'invention de la guerre moderne (1914-1918)*, Paris, Tallandier, 2004, p. 170.

11. *Opinions allemandes sur la guerre moderne*, Paris, Berger-Levrault, 1912.

nos pilotes<sup>12</sup> », l'État-major d'outre-Rhin semble mésestimer la puissance aérienne française. Il n'empêche que *L'Auto* suit avec attention l'état de la flotte de dirigeables allemands, la détaillant avec précision lorsque, en mars 1913, l'armée française avait fait l'acquisition de dirigeables de grande taille<sup>13</sup>. On notera que le thème de l'insouciance, de la légèreté avec lesquelles les soldats français accepteraient de se sacrifier est décliné dès avant le début de la guerre.

Moins de deux ans plus tard, l'ironie cède le pas à l'inquiétude. Au mois de juin 1914, une brève de *L'Auto* signale à ses lecteurs que les aviateurs d'outre-Rhin sont encouragés à rattraper leur retard : « Le Comité de la Souscription Nationale pour l'Aviation Allemande a institué de nouvelles primes de 5 000 marks pour les aviateurs qui battraient les records d'altitude détenus par les Allemands. Les prix sont doublés si les records sont détenus par des étrangers jusqu'à concurrence de 50 000 marks<sup>14</sup> ». L'aviation n'est pas le seul motif d'inquiétude. Le mois de juillet 1914 commence par une défaite des couleurs françaises dans le domaine des sports mécaniques, un résultat éclipsant même dans *L'Auto* l'issue de la quatrième étape du Tour de France. Au Grand Prix de France organisé sur le circuit de Lyon, le duel entre Peugeot et Mercedes, les deux firmes régnant alors sur les circuits, tourne court. Trois Mercedes finirent « en tête, groupées de façon caractéristique », et, quand « une quatrième, celle de Seiler, a disparu du combat par suite d'un dérapage, elle menait la course ! ». C'est donc, peut conclure Charles Faroux, « une victoire complète et il serait puéril d'ergoter là-dessus<sup>15</sup> ». Le journaliste-ingénieur – il est polytechnicien – a énuméré auparavant les raisons du succès allemand : « voitures en tous points admirables », « perfection d'usinage », « souci constant du mieux », sans oublier une « admirable organisation qui a déjà valu tant de succès à Mercedes et qui lui en vaudra tant encore<sup>16</sup> ». Toutefois, quand Faroux brocarde volontiers les prétentions aéronautiques allemandes, il se fait ici plus mesuré, sans doute pour ne pas fâcher des marques allemandes comme la société de pneumatiques Continental qui avaient équipé les Mercedes. Ce que dénonce d'ailleurs l'un des concurrents de *L'Auto*, *L'Écho des sports* pour qui « le respect de l'annoncier ne saurait aller jusqu'à la servilité et en tous

---

12. « Les vues allemandes sur la guerre aérienne », *L'Auto*, 26 décembre 1912.

13. « Les dirigeables allemands », *L'Auto*, 25 mars 1913.

14. « Attention aux Allemands », *L'Auto*, 20 juin 1914.

15. « Une journée mémorable », *L'Auto*, 5 juillet 1914.

16. *Ibid.*

cas primer celui qu'un journaliste doit au public<sup>17</sup> ». Le nationalisme industriel doit en tout cas composer avec les nécessités de la publicité à une époque où l'Allemagne est déjà le premier partenaire économique de la France.

### *L'Auto* et la crise de l'été 1914

Ayant adopté comme ligne de conduite de ne traiter que ce qui concerne les choses du sport, *L'Auto* n'évoque pas le drame qui est en train de se nouer en Bosnie-Herzégovine. Il est vrai que même si les grands titres de la presse parisienne en ont fait un récit détaillé, « rares furent les journaux qui virent dans la mort de l'archiduc et de sa femme un danger pour la paix<sup>18</sup> ». Si Charles Joly écrit encore le 27 juillet dans *L'Auto* : « Depuis près d'un mois, nous vivons chaque jour dans l'angoisse de ce qui se passera le lendemain toujours anxieux », ce n'était pas en raison de la situation internationale, mais bien plutôt dans l'attente « de voir arriver l'issue de la plus grande bataille sportive du monde entier<sup>19</sup> », c'est-à-dire le Tour de France.

Il faut attendre le 30 juillet, jour de la mobilisation générale en Russie, pour que *L'Auto* fasse allusion directement, dans ses colonnes, à la crise internationale. Évoquant la clôture des engagements pour le prochain Grand Prix de France, le quotidien explique les hésitations des constructeurs : « La situation extérieure aussi bien que la situation intérieure, causent, en effet, dans les usines, aussi bien d'automobiles que d'autres industries une situation telle que l'organisation matérielle paraît devoir passer avant toute autre chose.<sup>20</sup> » L'auteur du court article, J. Miral, ajoute :

Ce n'est là, nous l'espérons, qu'une affaire de quelques jours, et nous croyons que l'Automobile Club de l'Ouest serait bien inspiré en remettant à huitaine la date de clôture. Dans huit jours, nous serons fixés. Ou le calme sera revenu ou... nous aurons à penser à tout autre chose qu'à des courses d'automobiles<sup>21</sup>.

---

17. « Un "Sedan" automobile », *L'Écho des sports*, 6 juillet 1914.

18. Becker Jean-Jacques, *L'année 14*, Paris, Armand Colin, 2004, p. 44.

19. « L'arrivée du XII<sup>e</sup> Tour de France », *L'Auto*, 26 juillet 1914.

20. « Le Grand Prix de France », *L'Auto*, 30 juillet 1914.

21. *Ibid.*

Avant la mobilisation des hommes, décrétée seulement le 1<sup>er</sup> août, c'est par les secteurs stratégiques de l'industrie mécanique que les menaces de guerre s'insinuent dans les colonnes du journal. Le 31 juillet, les questions militaires s'affichent en une avec la présentation des « flottes aériennes des nations ». « On ne parle plus que d'armement, de mobilisation ou de préparation – explique le journal. Toutes les “armes” sont sur pied. La cinquième comme les autres. Nous voulons parler de l'aéronautique<sup>22</sup> ». Suit un tableau des forces en présence. Le 1<sup>er</sup> août toutefois, la première page de *L'Auto* reste encore tout entière consacrée au sport. Seuls deux articles évoquent la guerre, à mots couverts. Le premier signé par l'écrivain morvandiau Henri Bachelin est une sorte de fable reprenant la chanson « Malbrough s'en va en guerre » pour affirmer que le duc de Marlborough (ancêtre de Winston Churchill alors Premier Lord de l'Amirauté) n'est pas mort à Malplaquet<sup>23</sup> et qu'il est bien vivant<sup>24</sup>. Manière d'espérer sans doute que le vieil ennemi, devenu presque allié depuis la signature de l'Entente cordiale, ne se dérobe pas à ses engagements. Par ailleurs, présentant la course contre l'heure derrière tandems devant se tenir le lendemain au vélodrome Buffalo, *L'Auto* souhaite : « Puissent le beau temps continuer et les inquiétudes actuelles s'évanouir, nous aurons encore à Buffalo une journée merveilleuse de sport à enregistrer<sup>25</sup> ». Les promoteurs des courses cyclistes ne sont visiblement pas des « va-t-en-guerre ».

Même si des pages de *L'Auto* émane périodiquement un subtil parfum de nationalisme barrésien, Henri Desgrange n'hésite pas à ouvrir ses pages des représentants d'autres sensibilités comme Henry Dispan de Floran. Ce « jeune docteur en droit », « membre de la SFIO comme son père Louis, un notable socialiste de banlieue rouge », se veut pacifiste convaincu, et est devenu en 1913 « rédacteur à *L'Humanité*, en charge de la rubrique sportive, après avoir participé aux côtés d'Henri Barbusse à l'hebdomadaire sportif *La Vie au grand air*<sup>26</sup> ».

---

22. « Les flottes aériennes des nations », *L'Auto*, 31 juillet 1914.

23. En fait, il n'avait été que blessé.

24. « Malbrough revient de la guerre », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> août 1914.

25. « Contre l'Heure derrière tandems », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> août 1914.

26. Ducoulombier Romain, *Camarades ! La naissance du parti communiste en France*, Paris, Perrin, 2010, p. 89.

## Retour sur le « Grand Match »

Mes p'tits gars ! Mes p'tits gars chéris ! Mes p'tits gars français ! Écoutez-moi ! Depuis quatorze ans que *L'Auto* paraît tous les jours, il ne vous a jamais donné de mauvais conseils, hein ? Alors ! Écoutez-moi !

Ainsi commence l'un des éditoriaux les plus célèbres écrits par Henri Desgrange. Après un long rappel des défaites et multiples actes de trahison perpétrés par l'ennemi héréditaire, encore identifié dans le soldat prussien, l'ancien champion cycliste rappelle que le combat serait sans quartier : « si vous ne les “avez pas”, ils vous auront ». Il s'agit de faire couler le sang prussien pour que « l'Humanité » puisse finalement pousser « un grand soupir ». Les « p'tits gars » de Desgrange y arriveraient car « la tactique n'est-ce pas ? n'est pas pour les effrayer ». « Une feinte, et l'on rentre. Un démarrage et l'on part », face « à des gymnastes disciplinés, des joueurs de football obéissants », puisque « le Prussien n'est qu'un automate<sup>27</sup> ».

On ne sait si Desgrange a médité cet appel aux forces du muscle dans les jours précédant l'invasion et la déclaration de guerre allemandes. Néanmoins, si on le compare aux éditoriaux parus alors dans les grands quotidiens d'information ou de la presse conservatrice, son ton est à la fois en synchronie pour l'appel à l'action, et en avance sur la rhétorique haineuse à l'égard de l'ennemi. Desgrange accompagne tout d'abord Albert de Mun dans son appel à l'action. Le théoricien du catholicisme social annonce en effet dans l'éditorial du 3 août de *L'Écho de Paris* : « L'heure n'est plus aux longs articles écrits dans le silence et la réflexion. Il n'y a de place que pour l'action<sup>28</sup>. » De même, l'adresse aux « p'tits gars français » est aussi l'appel à une union au nom de la race qu'exprimait le dramaturge et académicien Alfred Capus dans *Le Figaro* : « Chaque Français, en ce moment, est un représentant complet et total de la race, avec tous ses instincts, tout son passé et tous ses espoirs. Impossible de comprimer plus de patriotisme sous un plus petit volume de gestes, de cris, de manifestations. Impossible d'enfermer dans les cœurs, sans les faire éclater, plus d'émotion et de force<sup>29</sup>. »

---

27. « Le Grand Match », *L'Auto*, 3 août 1914.

28. « La France debout ! », *L'Écho de Paris*, 3 août 1914.

29. « L'Heure présente », *Le Figaro*, 3 août 1914.

Alors que les unes des journaux oscillent entre dépêches de dernière heure et quelques articles d'analyse, Desgrange exprime comme d'autres confrères l'indignation devant le « crime » qui reste, pour lui, consubstantiel aux Prussiens, « des salauds ». De fait, pour *Le Petit Parisien* :

Les troupes allemandes, sans aucune déclaration préliminaire de guerre, sans aucune provocation de notre part, malgré les efforts surhumains que notre gouvernement continuait à faire pour éviter l'horrible conflagration, les troupes allemandes ont violé notre frontière et, à l'heure où nous écrivons, ont pénétré sur notre territoire par deux points différents de Meurthe-et-Moselle, à Longwy et à Cirey<sup>30</sup>.

Stephen Pichon dans *Le Petit Journal* prédit même :

Quand, plus tard, on racontera les origines de la guerre que l'Allemagne vient de déclencher en Europe, on aura peine à croire à tant de machiavélique duplicité. Il faut en avoir été témoin pour la considérer comme possible à notre époque et dans l'état de notre civilisation. C'est par une série de *guet-apens* que le gouvernement de l'empereur Guillaume a conduit à s'entr'égorgé des peuples qui ne demandaient qu'à vivre en paix et à travailler pour le bien de l'humanité<sup>31</sup>.

Toutefois, selon Pichon, on n'avait été au-delà de ce que la nature humaine peut fomenter en matière de trahison et de crime :

On peut dire vraiment qu'aujourd'hui le coup célèbre de la *dépêche d'Ems* est dépassé. La Prusse attendait alors pour nous attaquer que la guerre ait été déclarée. [...] Aujourd'hui, c'est plus odieusement machiné encore. Il y a, entre les manœuvres criminelles de 1870 et celles de 1914, toute la différence qui sépare le génie de Bismarck de la médiocrité haineuse et sauvage de ses successeurs<sup>32</sup>.

---

30. « Sans déclaration de guerre l'Allemagne a envahi notre territoire », *Le Petit Parisien*, 3 août 1914.

31. « Comment on met le feu à l'Europe par une série de guets-apens », *Le Petit Journal*, 3 août 1914.

32. *Ibid.*

De fait, pour *Le Matin*, l'Allemagne est en quelque sorte retournée à l'état de nature : « La France est en effet un peuple civilisé. Elle respecte les lois de la guerre. Mais pour l'Allemagne, la guerre n'a pas de lois.<sup>33</sup> »

Dans son éditorial, Desgrange va beaucoup plus loin dans cette veine, en choisissant immédiatement d'animaliser l'ennemi. Les Prussiens ne sont donc que des « moutons stupides, sans initiatives, têtes à boucherie », bêtes « malfaisantes », que les « taons » que sont ses « p'tits gars », doivent harceler, piquer, rendre fou. Desgrange ne détient toutefois pas le monopole de l'animalité. Comme l'écrit Juliette de Courmont :

Dès l'entrée en guerre, les Français évoquent leurs adversaires à grand renfort de comparaisons animales et la brutalité des invasions de l'été et de l'automne n'est pas seule en cause. La pratique est plus ancienne et on trouve notamment dans certains récits de la guerre franco-prussienne une identification explicite des soldats allemands à des bêtes<sup>34</sup>.

C'est en tout cas à une sorte de sacrifice expiatoire auquel Desgrange invite ses « p'tits gars » avant même que les rumeurs sur les atrocités allemandes ne se propagent dans le sillage de l'invasion du territoire belge et du nord de la France.

Quand votre crosse sera sur leur poitrine – commande-t-il, ils vous demanderont pardon. Ne vous laissez pas faire. Enfoncez sans pitié ! Il faut en finir avec ces imbéciles malfaisants qui, depuis quarante-quatre ans, nous empêchent de vivre, d'aimer, de respirer et d'être heureux<sup>35</sup>.

À cet égard, force est de constater l'éditorial de Desgrange avait pris immédiatement la tonalité de ce que Stéphane Audoin-Rouzeau et Annette Becker désignent comme la « “culture de guerre” de 1914-1918 » qui se serait constituée dans les premiers mois de l'affrontement, comme « un corpus de représentations du conflit cristallisé en un véritable système donnant à la guerre sa signification profonde ». Une culture « indissociable d'une spectaculaire prégnance de la haine à l'égard de l'adversaire » et qui « a ainsi nourri une véritable pulsion “exterminatrice”<sup>36</sup> ».

---

33. « La violation du territoire français », *Le Matin*, 3 août 1914.

34. Courmont Juliette, *L'Odeur de l'ennemi 1914-1918*, Paris, Armand Colin, 2010, p. 19.

35. « Le Grand Match », *L'Auto*, 3 août 1914.

36. Audoin-Rouzeau Stéphane et Becker Annette, *14-18 retrouver la guerre*, Paris, Gallimard, 2000, p. 122.

Notons toutefois que Desgrange a pris soin de distinguer encore Prussiens et Allemands, parce qu'il croit « que tous les cerveaux allemands ne sont pas encore fondus au creuset prussien<sup>37</sup> ». Les sportifs d'outre-Rhin ne sont pas des inconnus, notamment sur les pistes de cyclisme, et *L'Auto* a su les apprécier. Toutefois, très vite Prussiens et Allemands se confondent. L'édition du 5 août rapporte les « impressions d'Allemagne » du fils de M. Renauld, l'un des plus anciens collaborateurs du journal, qui occupe outre-Rhin « une importante situation ». Seuls les Prussiens « courbés sous le régime du sabre » accueillent la guerre avec enthousiasme, car les « autres Allemands confédérés voulaient la paix et marchèrent à contrecœur<sup>38</sup> ». Si une telle impression va à l'encontre de la thèse de Fritz Fischer sur la responsabilité allemande – et notamment celle de son opinion publique<sup>39</sup> –, la même édition dénonce aussi et déjà la « barbarie allemande ». Annonçant le 5 août l'exécution sommaire d'Albert Samain – en fait Alexis Samain, ancien président du club mosellan « Lorraine Sportive » et correspondant du quotidien à Metz, nouvelle qui s'avère ensuite fautive – *L'Auto* s'indigne : « Les Allemands, pardon ! les Barbares, ont commis l'acte de sauvagerie le plus inouï que l'on puisse imaginer<sup>40</sup> ».

Un autre aspect du texte de Desgrange est aussi annonciateur de la « culture de guerre » telle que la définissent Stéphane Audoin-Rouzeau et Annette Becker : le thème du « Grand Match ». « Nous avons eu la première manche à Iéna – rappelle encore le directeur de *L'Auto* ; ils ont eu la seconde à Sedan. À nous la belle si vous le voulez, comme savent le vouloir des Français quand ils le veulent<sup>41</sup> ». C'est comparer la guerre à une partie de football et, de cette manière, euphémiser la violence à venir, en plaçant sport et guerre au même niveau, comme deux manifestations de la virilité. Desgrange anticipe aussi sur le thème de la débrouillardise du soldat français, qui devient un poncif de la presse pendant le conflit.

---

37. « Le Grand Match », *L'Auto*, 3 août 1914.

38. « Impressions d'Allemagne », *L'Auto*, 5 août 1914.

39. Pour Fischer : « Le déclenchement de la Première Guerre mondiale et l'émotion suscitée en Allemagne firent ressortir, comme jamais auparavant, l'ampleur de son désir d'hégémonie mondiale. Vingt ans de "politique mondiale" avaient rendu les Allemands conscients et les avaient convaincus de ce que leur pays était appelé à être une puissance mondiale et qu'il en avait le droit. » Cf. Fischer Fritz, *Les Buts de guerre de l'Allemagne impériale (1914-1918)*, Paris, Trévis, 1970, p. 165.

40. « Un acte de sauvagerie », *L'Auto*, 5 août 1914.

41. « Le Grand Match », *L'Auto*, 3 août 1914.

Faut-il prendre au pied de la lettre le discours de Desgrange ? Notons, tout d'abord, que la virulence du propos, voire sa vulgarité, révèlent un effet de surcompensation après le silence de *L'Auto* sur la mobilisation générale. Seul un entrefilet – et à vocation publicitaire – publié le 2 août dans la rubrique « Allô ! Allô ! » dédiée habituellement aux potins, y a fait discrètement allusion en assurant : « Notre jeunesse est trop vaillante pour trembler devant l'Allemand ; mais, à ceux qui manquent de cœur dans les circonstances présentes, un verre de Koto ; rien de pareil pour donner de l'énergie<sup>42</sup> ». Soulignons ensuite qu'en dépit de l'indignation ressentie et exprimée par le faiseur d'opinion qu'est Desgrange, ce dernier a remobilisé une partie du répertoire utilisée dans les colonnes de son quotidien.

En effet, dans la presse sportive d'avant-guerre l'expression « grand match » désigne tout d'abord les rencontres internationales de football rugby et association ou de boxe susceptibles d'attirer la grande foule et de mettre en jeu l'honneur du muscle français. Le grand match est aussi le revers d'une métaphore réversible, comme le prouve Desgrange, entre sport et guerre. Georges Rozet l'a déjà utilisée. De même, les grandes compétitions sportives depuis la fin des années 1890 sont narrées sur le registre de l'épopée militaire. En mai 1913, après le début de la course cycliste Bordeaux-Paris, *L'Auto* annonce ainsi que « la bataille avait commencé » et que de « premières escarmouches » sont à relever<sup>43</sup>. De même, l'édition du 28 juin 1914, jour de l'attentat de Sarajevo et du Tour de France, la une du journal répète : « La Grande Bataille a commencé<sup>44</sup> ». Ou encore, pour expliquer la victoire de Carpentier contre Bombardier-Wells en juin 1913, Géo Lefèvre, l'envoyé spécial du quotidien, dépeint le boxeur lensois comme une sorte de Napoléon du ring : « Aujourd'hui, il fut courageux jusqu'à l'héroïsme, puis il fut ensuite le grand général qui, d'un seul coup, par une tactique de génie, renverse le sort des armes et transforme en triomphe inouï ce qui prenait les allures d'une déroute, puis d'une catastrophe historiques<sup>45</sup>. » Quant à la familiarité à l'égard de ses lecteurs, du moins ceux qui sont mobilisés ou en âge de s'engager, appelés « Mes p'tits gars », Desgrange l'a déjà em-

---

42. « Allô ! Allô ! », *L'Auto*, 2 août 1914.

43. « Bordeaux-Paris », *L'Auto*, 18 mai 1913.

44. « Le XII<sup>e</sup> Tour de France », *L'Auto*, 28 juin 1914.

45. « L'angoisse, puis le miracle », *L'Auto*, 2 juin 1913.

ployée lorsqu'il avait fait part à ses « amis » de son courroux contre l'arbitre anglais Baxter à l'issue du match France-Écosse du 1<sup>er</sup> janvier 1913<sup>46</sup>.

Au début du conflit, dès qu'ils peuvent reparaitre, d'autres périodiques sportifs empruntent la métaphore de ce que les Britanniques appellent aussi le *great game* et même le *greater game*. Après la contre-offensive française et alors que « la course à la mer » reste indécise, *Sporting* compare un conflit durant au-delà de toutes les prévisions à un match de boxe. « C'est un combat au finish, et notre adversaire, s'il est manifestement dominé, n'a pas l'air de vouloir abandonner. Il combattra jusqu'au *knock-out*. Nous l'aurons mais ce sera dur. Quel beau, quel émouvant, quel tragique combat<sup>47</sup> ! » Lorsque le *Bulletin officiel du Stade français* ressort en décembre 1914, c'est pour vanter l'œuvre accomplie dans un long éditorial reprenant le titre choisi par Desgrange :

Rude école, camarades, que le football ; et jamais sport n'a été et ne sera une image plus parfaite de la guerre. Combien de fois les communiqués officiels, anxieusement contrôlés sur la carte, ne vous ont-ils pas fait songer à l'un de ces matches de Championnat si ardemment disputés et à la veille desquels tous nos muscles, toute notre pensée sont tendus vers un seul but, la victoire du club, la victoire de la petite patrie<sup>48</sup>.

On notera enfin que la métaphore eut son succès jusque dans la presse régionale. Le 25 août 1914, *Le Petit Niçois* constatait : « Toute activité sportive a maintenant disparu, mais la guerre n'est-elle pas le plus grand, le plus terrible des sports ?<sup>49</sup> »

---

46. « Ah ! qu'on est fier d'être français ! », *L'Auto*, 2 janvier 1914.

47. « D'une semaine à l'autre », *Sporting*, 12 novembre 1914.

48. « Le Grand Match », *Bulletin officiel du Stade français*, 12 décembre 1914.

49. « Le "grand match" des Nations », *Le Petit Niçois*, 25 août 1914.

## La reconversion éditoriale de L'Auto : être acteur de la guerre

### À la tête de « l'armée » des sportifs

Dès le mois d'août, le quotidien sportif national a cru devoir justifier son utilité :

Encore que l'Auto ne soit pas, dans le cas actuel, un journal d'information, et que nous n'ayons point la prétention d'être tenus au courant heure par heure des phases de la guerre, nous sommes outillés néanmoins pour renseigner suffisamment nos amis qui s'adresseront à nous. Nous voudrions même qu'un mouvement de bonne camaraderie s'établisse entre nos lecteurs parisiens et nous-mêmes et que le local de l'Auto puisse être chaque jour, de 5h à 7h le rendez-vous de nos amis en quête de nouvelles<sup>50</sup>.

De fait, L'Auto est le seul titre à représenter la presse sportive tout au long du mois d'août, ce dont d'ailleurs se félicitent, dans une union sacrée sportivo-journalistique, ses confrères et – partiellement – concurrents.

Le 5 août 1914, Victor Breyer écrit dans *L'Écho des sports* :

Dans l'effroyable cataclysme qui s'abat sur notre pays, il est intéressant d'examiner la situation de la presse sportive. De toute évidence, les préoccupations de l'heure présente repoussent à un plan fort éloigné tout ce qui a trait aux événements sportifs, lesquels vont d'ailleurs se trouver réduits à bien peu de chose. Les organes spéciaux n'ont pas manqué de le prévoir et d'agir en conséquence. Dès samedi, l'*Aéro* a, sans même crier gare, suspendu sa publication. [...] Seul, l'Auto ayant conservé une faible partie de son personnel, continue à paraître. Avec des moyens de fortune, mais il paraît. C'est tant mieux. La grande famille sportive conserve ainsi dans les jours d'épreuve qui vont s'ouvrir, un suprême trait d'union<sup>51</sup>.

Le même jour, L'Auto publie l'extrait d'une lettre que lui a adressée son confrère *Football et sports athlétiques* pour prier « son grand confrère l'Auto d'informer ses lecteurs qu'il s'est vu dans l'obligation de suspendre

---

50. « Venez nous voir », *L'Auto*, 6 août 1914.

51. « Dans les coulisses », *L'Écho des sports*, 5 août 1914.

provisoirement sa publication par suite de la mobilisation de tout le personnel de son imprimerie<sup>52</sup> ». Enfin, le 6 août, *L'Auto* reproduit la lettre de Théo Durou directeur du *Sporting* félicitant Desgrange pour son morceau de bravoure du « Grand Match » :

Toutes mes félicitations, en mon nom personnel et au nom de mes collaborateurs, pour votre bel article. Moins heureux que son confrère, *Sporting* va cesser de paraître, mais je tenais à ce que son dernier acte, avant cette disparition provisoire, fût pour vous remercier de vos nobles paroles et pour s'y associer<sup>53</sup>.

Seul organe de presse à représenter les sportifs, *L'Auto* leur demande donc le 5 août 1914 :

Écrivez-nous donc, chers petits et écrivez-nous, je vous le répète, tout ce qui vous passera par la tête. Ce sera encore de belles choses, de grandes choses, des choses respectables et que nous publierons dans nos colonnes avec respect<sup>54</sup>.

Des lecteurs s'exécutent et *L'Auto* tient sa promesse avec, pour l'historien, toute la difficulté des courriers des lecteurs, œuvre de sélection et parfois d'imagination. Certains, veulent exprimer leur gratitude au sport qui leur aurait inculqué le sentiment du devoir. Ainsi, le 5 août, Desgrange aurait reçu la lettre d'un certain Raoul Coste :

J'ai obtenu de marcher immédiatement vers la frontière avec le 106<sup>e</sup>. J'espère avoir à vous donner le légitime orgueil d'avoir fait de moi un être utile, résolu et prêt. Je vous dis aujourd'hui : Merci ! avec l'espérance de vous dire bientôt : « Voilà ! »<sup>55</sup>

Toutefois, faute peut-être de recevoir beaucoup de ces lettres, en raison aussi de la surface du journal qui s'était réduite à deux pages, le quotidien publia très peu de ces témoignages.

Dès les premiers jours du conflit, *L'Auto* veut aussi rassurer ses lecteurs en établissant des listes et estimations des sportifs partis défendre

---

52. « Notre confrère "Football" », *L'Auto*, 5 août 1914.

53. « Pour faire suite à notre article "Le Grand Match" », *L'Auto*, 6 août 1914.

54. « Où êtes-vous ? Écrivez-nous », *L'Auto*, 5 août 1914.

55. « Notre courrier », *L'Auto*, 6 août 1914.

le territoire national et participer à « l'union sacrée invoquée le 4 août par Raymond Poincaré dans le message lu par le président du Conseil Viviani à la Chambre des députés<sup>56</sup> ». Le 5 août, le quotidien rend compte de l'engagement des sportifs : « Tous nos joueurs d'association les plus connus, ceux que nous avons coutume d'aller applaudir en hiver sur les terrains de football figurent naturellement parmi les troupes qui défendent ou vont défendre le territoire français contre l'ennemi. » Et *L'Auto* de préciser :

Plusieurs de nos internationaux les plus cotés, ceux-là même qui, la saison dernière, défendaient vaillamment le pavillon sportif français contre les équipes étrangères, font partie de l'armée active, de celle qui livrera les premiers combats et qui remportera les premières victoires sur les envahisseurs. Au nombre de ceux-là, il faut compter Chayriguès, notre brillant « goalkeeper » national, artilleur au 39<sup>e</sup> à Toul ; [...] Gravelines et Hanot, qui font également partie des troupes du Nord-Est de la France<sup>57</sup>.

De leur côté, les grands cyclistes ne s'étaient pas dérobés à leur devoir : Petit-Breton servait comme « cycliste de bataillon, au 152<sup>e</sup> d'infanterie, à Langres<sup>58</sup> » ; François Faber, le vainqueur du Tour de France 1909, écrit même à Desgrange pour lui dire combien il regrette de s'être « fait Luxembourgeois » alors qu'il est « Français de cœur ». Dans la lettre reproduite par *L'Auto*, Faber fait d'abord écho à l'éditorial du « Grand Match » affirmant : « Oui ! il faut tous les « crever » ces salauds-là.<sup>59</sup> » Étranger, il doit attendre pour s'engager et demande donc à Desgrange d'ouvrir « une liste pour tous les coureurs cyclistes restés en non-activité ou étant des classes futures, pour former un bataillon cycliste, soit pour porter les dépêches aux avant-postes ou pour tout autre chose. Nous sommes, en général, tous assez roublards et notre cerveau se prête à mille combinaisons. Ah ! nom d'une pipe ! on n'en fourrerait plus encore que pour le Tour de France, car il faut qu'on les ait<sup>60</sup>... » Ne disposant pas de l'original de la lettre, on ne sait

---

56. Becker Jean-Jacques, *1914 : comment les Français sont entrés dans la guerre*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1977, p. 367.

57. « Nos joueurs de football association sous les drapeaux », *L'Auto*, 5 août 1914.

58. « Où vont nos coureurs cyclistes », *L'Auto*, 5 août 1914.

59. « Les «Tour de France» veulent partir », *L'Auto*, 5 août 1914.

60. *Ibid.*

si Desgrange a mis sa patte dans cette profession de foi nationale ou si Faber avait sciemment adopté le style du patron de *L'Auto*.

Alors que *L'Auto* voulait montrer que le monde sportif ne s'est pas dérobé à ses obligations, il convient enfin de relever que ses journalistes trouvent des affectations confortables en raison peut-être de leurs relations, sans doute aussi de leur compétence en matière d'automobiles. Ainsi, la rédaction de *L'Auto* est, de son propre aveu principalement affectée dans les services automobiles ou d'intendance comme le montre le tableau ci-dessous. Des positions comme celle de Charles Faroux, « automobiliste au service de l'état-major » présentent certainement moins de danger que celle de Jean Bouin soldat de seconde classe au 163<sup>e</sup> régiment d'infanterie. Or, selon Charles Ridel, « l'automobiliste [était] à bien des égards l'un des embusqués de l'arrière les plus vilipendés<sup>61</sup> ».

Tableau 1. Affectations militaires des collaborateurs  
de *L'Auto* selon l'édition du 10 août 1914

Nom	Fonction	Affectation
Cartoux Paul	Journaliste	service intendance à Paris
Champ Paul	Journaliste	compagnie cycliste à Orléans
Desmarets Robert		Sergent 269 <sup>e</sup> régiment d'infanterie
Faroux Charles	Journaliste	automobiliste au service de l'état-major
Guymon André	Journaliste	131 <sup>e</sup> régiment d'infanterie
Miral Jacques	Journaliste	automobiliste au service de l'état-major
Lefèvre Géo	Journaliste	train des équipages service de l'état-major du corps d'armée à Dôle
Léveillé Abel	Secrétaire de rédaction	infirmier à Versailles
Pawlowski (de) Gaston	Journaliste	maréchal des logis à la section des automobiles
Philippe Maurice	Journaliste	lieutenant au service des convois automobiles (service sanitaire) à Versailles
Saint-Rémy (de) Charles	Chef des informations	service du ravitaillement à Marseille
Schayé P.-A.	Journaliste	maréchal des logis à la section des automobiles

61. Ridel Charles, *Les Embusqués*, Paris, Armand Colin, 2007, p. 43.

## Reconversion éditoriale et activisme militaro-sportif

À partir du 14 août, du fait de l'avancée allemande, *L'Auto* ne publie plus que des dépêches et doit finalement suspendre sa parution du 3 septembre au 31 octobre inclus. Le quotidien reparait le 1<sup>er</sup> novembre, après que *Sporting* a repris sa publication le 22 octobre. Il n'empêche que les organes de presse sont aussi des entreprises et que, l'horizon de la paix s'éloignant, il leur faut s'adapter aux nouvelles conditions imposées par la guerre et reprendre une parution. C'est par la réouverture progressive des stades que la direction de *L'Auto* justifie le retour à l'activité du seul quotidien sportif français, sur seulement deux pages. De plus, pour Henri Desgrange, la guerre représente une opportunité à saisir pour continuer l'œuvre de prosélytisme sportif. À l'exemple des Anglais, elle doit permettre de convaincre les « profanes [...] qu'il faut par des pratiques sportives constantes que nos jeunes générations se préparent sans cesse aux redoutables éventualités du lendemain<sup>62</sup> ».

Toutefois la demande d'information sportive a très nettement fléchi avec le départ massif du lectorat vers le front. Comme l'a relevé *L'Auto* dès le mois d'août, la presse sportive n'est pas le secteur d'information auprès duquel les lecteurs viendraient chercher des nouvelles de la guerre. Pourtant, nécessité faisant loi, c'est de la guerre que traite principalement *L'Auto* à l'automne 1914 : il faut donc y contribuer efficacement. Dès le 10 août, *L'Auto* a proposé à ses lecteurs de s'entraîner avant de partir et donne comme point de rendez-vous le siège du journal boulevard Montmartre. Il s'agit essentiellement d'entraînement de course et de marche à pied, de natation et de cyclisme, toutes choses utiles à la guerre de mouvement. Toutefois, l'activisme de *L'Auto* se heurte aux contraintes de l'état de siège qui interdit tout rassemblement non autorisé par le gouvernement militaire de Paris. Il faut donc dans un premier temps se résoudre à laisser seulement ouvert le vélodrome du Parc des Princes où les volontaires peuvent « tout à leur gré marcher, courir et faire de la bicyclette à partir de 7h15<sup>63</sup> ». Les séances sont dirigées par Henri Desgrange en personne, en association avec les bains Carlier place de la Concorde qui proposent un tarif réduit aux lecteurs du quotidien. Il convient de mettre en œuvre une levée en masse du muscle en remettant sur pied ceux que l'armée ne veut pas, puisque les séances du Parc

62. « Il y a trois mois ! », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> novembre 1914.

63. « Voulez-vous vous entraîner avant de partir ? », *L'Auto*, 12 août 1914.

des Princes sont instituées : « 1° Pour les réformés qui espèrent reprendre su service ; 2° Pour les sujets des classes antérieures à 1890, qui seront rappelés ou espèrent être appelés ». Ces séances avaient donc pour but « de mettre en forme tous ces sujets, de les former à la marche, à la nage, à la course à pied et de leur donner une culture physique générale qui les rendra aptes à supporter les fatigues de la guerre<sup>64</sup> ».

Lors de l'interruption de deux mois de la parution du journal, Desgrange a sans doute eu le temps de méditer une forme d'action plus organisée, pour finalement appuyer les propositions de Pierre de Coubertin. Fin août, prenant « prétexte la défection supposée des contingents d'Antibes, d'Aix, de Marseille et de Toulon composant une division du 15<sup>e</sup> corps d'armée<sup>65</sup> », le rénovateur de l'olympisme a entamé une nouvelle campagne pour mettre sur pied un Comité central d'éducation physique destiné à préparer la classe 1916 et auquel seraient rattachés des comités régionaux. Après en avoir été missionné par Albert Sarraut, le ministre de l'Instruction publique du gouvernement Viviani, Coubertin parcourt la France à l'automne pour convertir maires et chefs d'établissement scolaire à son idée<sup>66</sup>.

Quand les milieux sportifs se montrent fort réticents à l'égard d'une initiative qui sonne comme une volonté de Coubertin de reprendre la main sur le sport français, notamment au niveau scolaire, Desgrange choisit au contraire de soutenir l'initiative. Sans doute par patriotisme ; aussi par opportunisme journalistique, le Comité central d'éducation physique et ses organisations satellites produisant finalement une activité sportive dont on peut parler. Début novembre 1914, le directeur de *L'Auto* s'enthousiasme :

Créer un centre d'Éducation Physique pour la jeunesse française et surtout pour les prochaines classes 1916 et 1917, créer ce centre dans chaque ressort d'Académie en France : y adjoindre des terrains de sport même rudimentaires, des moniteurs enseignant la Culture physique, telle est la tâche que M. Pierre de Coubertin a promise à M. Albert Sarraut, ministre de l'Instruction publique, de mener à

---

64. « Voulez-vous vous entraîner avant de partir ? », *L'Auto*, 5 août 1914.

65. Clastres Patrick, *La Chevalerie des sportsmen. Pierre de Coubertin (1863-1937)*, thèse de doctorat en histoire dirigée par Jean-François Sirinelli, Institut d'études politiques de Paris, vol. 1, 2011, p. 412.

66. *Ibid.*, p. 413-414.

bien, et, dans le ressort de l'Académie de Paris, il y est aidé par une Commission toute dévouée à cette grande entreprise patriotique<sup>67</sup>.

On veut en quelque sorte créer « l'honnête homme du muscle », n'ignorant rien des exercices physiques qui font le bon soldat (marche, course, saut, lancer etc.), au risque de renier ce qui a fait le succès de *L'Auto* : le spectacle sportif, la spécialisation des athlètes et la mise en scène de leurs exploits. « À quoi – s'interroge Desgrange – ce cycliste sera-t-il bon quand il ne sera plus juché sur sa bicyclette ? À rien. Que vaudra ce sprinter pédestre incapable de marcher ? Rien ! Quelle valeur aura ce sauteur hors d'état de faire 10 mètres à la nage ? Aucune valeur<sup>68</sup> ! »

Pour remédier aux impasses de la spécialisation sportive, son fonds de commerce de temps de paix, *L'Auto* fait la meilleure des publicités à l'entreprise. D'abord, en essayant de combattre les préventions des milieux sportifs peu enclins visiblement à prêter leurs installations. Le 11 novembre, le journal plaide :

Nous avons bien et dûment exposé hier que le Comité d'Éducation Physique, loin de représenter pour les Sociétés Sportives et les organisations déjà existantes l'ombre d'un danger, constituerait, au contraire, par le nombre des adeptes qu'il va conquérir à sa cause, la plus précieuse de toutes les pépinières et un mode de recrutement intéressant pour ces Sociétés Sportives<sup>69</sup>.

De même qu'au mois d'août, le Vélodrome d'Hiver et le Parc des Princes, gérés par Desgrange et Goddet, sont mis à disposition du Comité parisien. À partir de l'édition du 20 novembre 1914, Henri Desgrange commence à prodiguer dans la rubrique consacrée à l'œuvre les « conseils d'un vieux à des jeunes », mêlant son expérience d'ancien champion à des considérations hygiéniques et morales. Début novembre, Desgrange s'était élevé contre le manque d'hygiène de certains professionnels du sport : « Au Vélodrome d'Hiver, s'il y a une douche, personne, ou à peu près, ne songe à s'en servir. Quant aux paires

---

67. « La leçon de la guerre pour l'éducation physique de notre jeunesse », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> novembre 1914.

68. *Ibid.*

69. « Comité d'Éducation Physique de la jeunesse française. On demande des terrains aménagés et des gymnases », *L'Auto*, 11 novembre 1914.

de pieds sales, d'oreilles crasseuses, de derrières mal lavés, renoncez à les compter, la tâche est impossible<sup>70</sup> ». Contre ces mauvaises habitudes, un seul remède, selon Desgrange :

Eau froide ! ai-je dit. Mais oui : c'est la meilleure. Encore, n'irai-je point contre la volonté de votre médecin, s'il vous interdit l'eau froide. L'important, pour moi, est que vous soyez propre et l'eau nettoie quelle que soit sa température, il ne faut pas que vous sépariez cette idée d'exercices corporels de cette autre idée : propreté du corps<sup>71</sup>.

Ce faisant, Desgrange contribue à l'idée construite à l'arrière par certains journalistes et publicistes selon laquelle le conflit offre aussi l'occasion d'une rédemption et d'une régénérescence corporelles et morales. « La guerre est donc une magnifique leçon d'hygiène – insiste Jean-Yves Le Naour, elle fait découvrir aux soldats, étouffés dans la vie civile par le confort et l'absence d'exercice physique, la vie naturelle et saine qu'ils ignoraient jusque-là<sup>72</sup> ».

*L'Auto* ne tarde pas à s'inquiéter de l'activité sportive des soldats, après s'être soucié de la forme physique et de l'hygiène des classes mobilisables. Il convient d'abord d'occuper les troupes qui n'étaient pas encore employées sur le front, car « dans les casernes se trouvent des groupements qui pourraient jouer au football, mais qui ne le peuvent faute de ballon<sup>73</sup> ». Or, de nombreux ballons sont réduits à l'inactivité du fait du départ des joueurs pour le front. Il faut donc décréter la mobilisation générale du matériel sportif au profit de l'activité des soldats. *L'Auto* propose ainsi :

Que tous les clubs qui peuvent disposer de matériel inutilisé ou vieilli veuillent bien nous le faire parvenir. D'autre part, nous centraliserons les demandes que nous recevrons des équipes régimentaires (nous en avons déjà reçu plusieurs depuis quelques semaines), et dans l'ordre chronologique, nous donnerons satisfaction à chacune d'entre elles<sup>74</sup>.

---

70. « La leçon de la guerre pour l'éducation physique de notre jeunesse », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> novembre 1914.

71. « Comité d'Éducation Physique de la jeunesse française. Conseil d'un vieux à des jeunes. L'eau », *L'Auto*, 11 novembre 1914.

72. Le Naour Jean-Yves, *Misères et tourments de la chair durant la Grande Guerre. Les mœurs sexuelles des Français 1914-1918*, Paris, Aubier, 2002, p. 28.

73. « Pour avoir des ballons », *L'Auto*, 5 novembre 1914.

74. *Ibid.*

Alors que les premiers donateurs sont cités nommément par le journal tel « le très aimable secrétaire de l'Association Sportive de la boucherie, M. R. Badaux, [qui] a bien voulu nous déposer un ballon d'association destiné aux équipes régimentaires<sup>75</sup> », un nouveau groupe de soldats demande à bénéficier de l'envoi de ballons : les prisonniers. Sans faire de distinction à l'égard de ces derniers, le quotidien affirme avoir adressé un ballon à un groupe de « prisonniers actuellement à Parchein en Mecklembourg » qui avait « fait une demande à la date du 3 novembre<sup>76</sup> ». À partir du 14 novembre, le quotidien publie les demandes de ballons, en l'occurrence celles du 57<sup>e</sup> d'artillerie, du 31<sup>e</sup> territorial, du 1<sup>er</sup> génie, du 3<sup>e</sup> d'artillerie lourde<sup>77</sup> ». La campagne de *L'Auto* bénéficie aussi du soutien des grands clubs parisiens : le dimanche 29 novembre 1914, les équipes du Cercle Athlétique de Paris et du Red Star, composées de joueurs non encore appelés ou disponibles, se rencontrent à Saint-Ouen pour réunir des fonds destinés à acheter des ballons. D'après *L'Auto*, la recette laisse « un bénéfice qui permettra aux organisateurs d'envoyer une quarantaine de ballons sur le front<sup>78</sup> ». Les autres clubs parisiens se mettent alors à suivre cet exemple en organisant eux aussi des matchs dont les recettes souvent modestes permettaient d'acquérir quelques ballons et de justifier aussi la reprise d'activité. À Noël, c'est le Touring Club de France qui contribue en versant « une offrande [...] permettant d'expédier dix ballons à des équipes militaires<sup>79</sup> ».

Le signalement individuel des généreux donateurs ne doit toutefois pas tromper : il existe plus de demande que d'offre. *L'Auto* le regrette au début du mois de janvier 1915 :

Nous devons l'avouer : nous craignons de ne point parvenir à donner satisfaction à toutes les équipes réclamant des ballons à *l'Auto*. Les demandes, on en voit chaque jour la liste imposante ici même. Mais on voit aussi combien sont rares, malheureusement, les offres... Et aux listes des sollicitateurs s'ajoutent les unes aux autres. Il est urgent

---

75. « Des ballons S.V.P. pour nos soldats », *L'Auto*, 13 novembre 1914.

76. *Ibid.*

77. « Des ballons S.V.P. pour nos soldats », *L'Auto*, 14 novembre 1914.

78. « Nos soldats auront des ballons », *L'Auto*, 30 novembre 1914.

79. « Des ballons S.V.P. pour nos soldats », *L'Auto*, 27 décembre 1914.

et indispensable que tous ceux qui le peuvent coopèrent à notre petite œuvre<sup>80</sup>.

De fait, au 9 janvier 1915, *L'Auto* a pu « faire parvenir aux joueurs soldats » un total de 112 ballons pour environ 500 demandes<sup>81</sup>. Si bien que le quotidien décide :

Devant l'affluence des demandes, nous avons pris la décision, que tout le monde certainement comprendra et approuvera, de donner un tour de faveur aux joueurs sur le front. C'est-à-dire que les équipes éloignées du feu passeront toujours dans l'ordre des demandes, après les équipes de combattants<sup>82</sup>.

C'était faire passer leur tour aux régiments du train, à une partie des territoriaux, des cyclistes et des artilleurs qui, les premiers, ont pu exprimer leurs desiderata.

Si les poilus s'adressent d'abord au quotidien pour recevoir des ballons de football, une autre rubrique apparaît pendant l'année 1915 intitulée « Nos Poilus demandent... » Alors que l'année a vu la naissance d'œuvres telle que celle des « marraines de guerre », il s'agit toujours de mettre en relation l'arrière et le front, par la médiation du journal. La nouvelle rubrique de *L'Auto* veut également combler d'autres besoins sportifs : gants de boxe, maillots et shorts, mais aussi, jeux de dame, appareil photographique à pellicules, lecture et même marraine<sup>83</sup>. Enfin, *L'Auto* a aussi lancé une formule d'abonnement « pour conserver avec [ses] amis mobilisés le plus de relations possibles<sup>84</sup> » au prix coûtant, c'est-à-dire 1 franc.

Outre la volonté de prouver l'utilité de sa parution en temps de guerre en créant l'événement ou du moins l'action, ces initiatives interrogent aussi la place et le rôle du sport dans l'armée : d'abord, dans l'instruction des jeunes recrues ou des rappelés ; ensuite, dans les périodes de repos des soldats qu'ils se trouvent en première ligne ou dans les cantonnements.

---

80. « Des ballons S.V.P. pour nos soldats », *L'Auto*, 5 janvier 1915.

81. « Des ballons S.V.P. pour nos soldats », *L'Auto*, 9 janvier 1915.

82. « Des ballons, S.V.P. pour nos soldats », *L'Auto*, 6 janvier 1915.

83. « Nos Poilus demandent... », *L'Auto*, 22 et 24 décembre 1915.

84. « *L'Auto* sur le front », *L'Auto*, 23 novembre 1915.

## La contestation d'un magistère

À partir de l'été 1916, les compétitions cyclistes reprennent. Tout d'abord au vélodrome du Parc des Princes qui n'a accueilli depuis deux ans que les séances du Comité d'éducation physique animé par Henri Desgrange. Le 3 septembre 1916, *L'Auto* se félicite de cette renaissance qui bénéficie également à ses principaux actionnaires Desgrange et Victor Goddet, concessionnaires du Parc des Princes :

Nous voici arrivés à cette grande réunion dont il a été question depuis quinze jours. C'est aujourd'hui à 2h ½ qu'elle doit se dérouler attirant dans l'immense enceinte du Parc des Princes, la foule des beaux meetings d'autrefois<sup>85</sup>.

Le Vélodrome d'Hiver ouvre à nouveau ses portes le 29 octobre pour une saison de vingt-quatre réunions organisées principalement le dimanche. *L'Auto* peut s'enthousiasmer d'une sorte de retour à la normale qui rappelle l'avant-guerre : « Le Public. Très bien le public. Chaud, vibrant, sportif, les partisans du cross-country avaient tenu à inaugurer ce vieux Vel' d'Hiv en témoignage de sympathie et ils étaient très nombreux<sup>86</sup> ». Désormais les réunions dominicales de cyclisme sont organisées toute l'année et accueillent cyclistes permissionnaires et coureurs étrangers comme le Suisse Lehmann. Avec quelques contretemps : au printemps 1918, le déroulement des réunions du Vel' d'Hiv est suspendu aux bombardements aléatoires des *Pariser Kanonen*, les canons à longue portée allemands, notamment pendant la première phase de tirs entre le 23 mars et le 3 mai<sup>87</sup>.

En tout cas, matchs de football comme réunions de cyclisme sont souvent organisés au profit des soldats, ce dont se félicitent *L'Auto* et l'hebdomadaire *Sporting*. Jusqu'à la fin de l'année 1917, personne ne vient contester les *satisfecit* que ces deux titres se décernent régulièrement. Ce n'est qu'à partir du 5 décembre 1917, lorsque *L'Écho des sports* fait sa réapparition, qu'une voix dissonante put se faire entendre. Le bihebdomadaire dirigé par Victor Breyer a déjà voulu faire entendre une voix différente et critique à l'égard de *L'Auto* et du Tour de France

---

85. « Le Grand Prix du Parc des Princes », *L'Auto*, 3 septembre 1916.

86. « La réouverture du Vel d'hiv », *L'Auto*, 30 octobre 1916.

87. « Dans les coulisses », *L'Écho des sports*, 10 avril 1918.

avant 1914. Le titre reparait en tout cas auréolé de la mobilisation de ses membres. Victor Breyer, qui a passé sa jeunesse en Angleterre, a servi comme interprète auprès de l'armée britannique<sup>88</sup>. Surtout, l'équipe du périodique a payé un lourd tribut à la défense du pays : cinq morts et disparus, dont le frère de Breyer, Georges, secrétaire de rédaction tué dès le 22 août, Fernand Bidault, co-fondateur et administrateur ainsi que l'écrivain Raymond Guasco, ancien collaborateur de *L'Opinion* et secrétaire administratif du Collège d'athlètes de Reims<sup>89</sup>.

Dès son premier éditorial, Victor Breyer use de son autorité d'ancien combattant pour en finir avec la représentation de la guerre comme un « Grand Match ». « Pour l'avoir vue d'assez près, clame-t-il, je ne suis pas de ceux qui, reprenant à leur compte une phrase toute faite, proclament que la guerre est un sport. Au temps de Marignan et de Fontenoy, peut-être<sup>90</sup> ». Breyer ne s'en veut pas moins patriote. Selon lui, une vérité a éclaté

qui fait s'ouvrir aujourd'hui les yeux mêmes de ceux qui ne voulaient pas voir. C'est que la pratique du sport sous toutes ses formes nous a donné une génération plus vigoureuse, plus hardie, plus entraînée, plus prête, en un mot, à faire face à l'adversaire. Avant la guerre, quoi qu'aient pu dire ses détracteurs, le Sport était en voie de sauver la race. Il aura, dans la gigantesque bagarre, contribué, pour la plus large des parts à sauver le pays<sup>91</sup>.

Peut-être ce rappel à la raison a-t-il incité Henri Desgrange à se porter volontaire en avril 1917 dans l'infanterie. En tout cas très vite Breyer se met à dénoncer ces entreprises qu'il juge avant tout mercantiles. Selon lui, *L'Auto* et *Sporting* réclament leur dû après chaque match dont ils ont fait la publicité dans leurs colonnes. « C'est un fait : lors du match d'Association Ligue-Union disputé l'autre dimanche le journal *Sporting* reçut dix pour cent sur la recette, l'*Auto* vingt pour cent ! » « Ainsi, peut-il conclure, la guerre n'a rien changé à certaines mentalités. Car ceux qui nous suivent savent que l'*Echo* a déjà rompu quelques lances pour la

---

88. Il a consigné son expérience dans Breyer Victor, *Les Flandres en khaki, notes de guerre d'un interprète français à l'armée britannique*, Paris, L'Édition française illustrée, 1917.

89. « "L'Écho" et la Guerre », *Sporting*, 5 décembre 1917.

90. *Ibid.*

91. *Ibid.*

suppression d'un état de choses qu'il a eu la fierté de considérer comme une tare pour la corporation<sup>92</sup> ».

## L'engagement et l'oubli : la sortie de guerre de L'Auto

### La guerre du « patron »

Malgré sa position de chantre du « grand match » et sa notoriété<sup>93</sup>, Henri Desgrange souffre de la comparaison avec d'autres journalistes sportifs, eux aussi d'âge mûr, engagés avant lui. Ce sont Victor Breyer, 44 ans à la déclaration de guerre, devenu interprète auprès des troupes britanniques, ou Georges Rozet, 42 ans le 3 août 1914, qui avait fait une partie de la guerre dans les services automobiles, avant de devenir correspondant de guerre. Une expérience qu'il narre dans un petit livre paru pendant la guerre sur les presses de *L'Œuvre*<sup>94</sup>.

Henri Desgrange a accompli une guerre assez exposée, alors qu'il a six ans de plus que Rozet, ce qui l'autorise à concourir au cross annuel des « Ancêtres » organisé par son journal dans le parc de Saint-Cloud. Desgrange s'engage comme volontaire le 19 avril 1917 et est incorporé deux jours plus tard comme soldat de deuxième classe au 29<sup>e</sup> régiment d'infanterie<sup>95</sup>. Après avoir fait ses classes, il passe au 251<sup>e</sup> régiment d'infanterie le 10 octobre 1917. Du 23 janvier 1918 au 15 octobre 1918, il est affecté, en tant que lieutenant, au 150<sup>e</sup> régiment d'infanterie où il sert notamment comme officier de renseignements. La citation à l'ordre de l'Infanterie de la 4<sup>e</sup> Division d'infanterie en date du 26 mai 1918 récapitule tous ses faits d'armes depuis son incorporation :

Libéré de toute obligation militaire par son âge, s'est engagé volontairement pour la durée de la guerre, donnant ainsi un bel exemple de patriotisme. Au front depuis plus d'un an, s'est constamment dis-

---

92. « Marchands du temple ! », *L'Écho des sports*, 26 décembre 1917.

93. Il était par exemple l'unique représentant du journalisme sportif méritant une notice dans *Qui êtes-vous ? Annuaire des contemporains français & étrangers 1909-1910*, Paris, Delagrave, 1910, p. 154.

94. Rozet Georges, *L'Armée des Camions. Souvenirs d'un automobiliste militaire*, Paris, À l'Œuvre, s.d.

95. Service historique de la Défense (SHD), 5 YE 139245, Livret matricule d'homme de troupe, Desgrange.

tingué par son activité, son courage, son entrain et son moral élevé notamment aux affaires de Champagne et d'Argonne en 1917<sup>96</sup>.

Son affectation comme officier de renseignements depuis le mois de janvier 1917 n'en aurait pas fait pour autant un planqué. Toujours selon la citation : « Officier de renseignements depuis 4 mois, se dépense sans compter et paye constamment de sa personne, se portant fréquemment en avant de nos 1<sup>ères</sup> lignes pour recueillir les renseignements indispensables à la préparation des coups de main<sup>97</sup> ». Une autre citation à l'ordre du régiment datée du 7 août 1918 confirme cet engagement : « Officier de renseignements d'un dévouement et d'une activité exemplaires. Pendant les combats de juin et juillet 1918 a parfaitement assuré son service visitant chaque jour tous ses postes en première ligne et constamment donné des preuves d'un sang froid et d'un courage admirables<sup>98</sup> ». Pour récompense de son action, Desgrange est fait officier de la Légion d'honneur en mars 1919.

### Les éditoriaux de Desgrange, révélateurs de l'état d'esprit de la sortie de guerre ?

Depuis le début du conflit, Henri Desgrange a partagé avec son ancien adversaire Pierre Giffard l'éditorial de *L'Auto*. On y traite surtout de la guerre et de l'ennemi : tout en vouant Guillaume II et les Hohenzollern au châtimeut suprême, on y discute des opérations militaires, ce qui vaut à ces éditoriaux d'être assez régulièrement « caviardés ». Le directeur de *L'Auto* considère même qu'« Anastasie » manie le ciseau selon l'importance des titres. Voulant rendre compte de la mort du lieutenant Sauvage, *L'Auto* s'est exécutée quand la « Censure [lui avait] demandé d'échopper », considérant « comme un devoir patriotique, lorsque l'autorité militaire estime qu'il y a un inconvénient à faire une publication, d'arrêter la propagation de la nouvelle en laquelle l'autorité militaire voit un danger<sup>99</sup> ». Or, il a suffi à Desgrange d'ouvrir « un confrère, infiniment plus répandu<sup>100</sup> que l'AUTO, pour y lire, tout au long, les quelques lignes que [le quotidien sportif] projette d'im-

---

96. *Ibid.*

97. *Ibid.*

98. *Ibid.*

99. SHD, 5N377, lettre d'Henri Desgrange au ministre de la Guerre, 13 janvier 1917.

100. Il s'agissait du *Journal*.

primer ». Il y a donc deux poids, deux mesures : « Il ne nous est pas possible, s'insurge Desgrange, de laisser passer sans protestation, l'injuste traitement dont sont victimes constamment les petits journaux au détriment des gros<sup>101</sup> ».

La vigilance de la censure n'empêche pas l'engagé Desgrange de continuer à publier des éditoriaux sous le pseudonyme transparent de Desgrenier. Il y distille toujours sa haine des Allemands, renforcée sans doute par l'offensive lancée par Ludendorff au mois de mars, puis le spectacle des destructions laissées par l'armée allemande en retraite. De fait, au printemps 1918, la description des opérations et les invectives lancées aux « Boches » dénotent chez Desgrange d'un désir d'en finir définitivement avec « eux ». Le 10 juin 1918, Desgrange décrit en ces termes une attaque allemande arrêtée par les poilus sur une colline du Bassin parisien :

Nos hommes, écrit-il, les abattent comme des bêtes malfaisantes. « Tiens ! dit l'un d'entre eux en déchargeant son fusil sur le Boche, Tiens ! attrape ! voilà pour toi » Et un autre coup de fusil ! : « Ah ! tu as tué mon frère, voilà pour toi ! » Et encore : « Tiens attrape pour avoir tout pillé, tout brûlé chez moi<sup>102</sup> ! »

Entre fantasme et réalité, le discours de Desgrange fait donc appel à la violence, à la vengeance, aux représailles. Il applaudit par ailleurs au bombardement anglais de Cologne du 18 mai 1918<sup>103</sup>, alors que Pierre Giffard établit, dans sa rubrique « D'une guerre à l'autre », des parallèles entre les villes françaises martyres et les cités allemandes toujours intactes et qui pourraient ne pas le rester très longtemps<sup>104</sup>. La vindicte de Desgrange fait écho ici au désir de vengeance relevé dans la correspondance des poilus soumise au contrôle postal. À l'été et à l'automne, puis au moment de l'Armistice, « dans leur majorité, écrit Bruno Cabanes, les soldats ne s'embarrassent pas de scrupules et considèrent l'occupation comme une occasion de se venger de l'ennemi<sup>105</sup> ».

---

101. SHD, 5N377, lettre d'Henri Desgrange au ministre de la Guerre datée du 13 janvier 1917.

102. « Terre d'épouvante », *L'Auto*, 10 juin 1918.

103. « D'une guerre à l'autre. Au Rhin par l'air », *L'Auto*, 28 mai 1918.

104. « Le bon moment », *L'Auto*, 13 septembre 1918.

105. Cabanes Bruno, *La Victoire endeuillée. La sortie de guerre des soldats français (1918-1920)*, Paris, Le Seuil, 2004, p. 84.

## Point de pardon et d'oubli

Alors que l'ennemi recule définitivement, Henri Desgrange invite à employer « le seul langage qu'il comprenne "le langage de la force" car il est incapable d'en comprendre d'autre<sup>106</sup> » avant, dès le lendemain de l'Armistice, de vouloir tourner la page de la guerre. Il faut toutefois ne pas la tourner totalement et conserver au creux de sa mémoire les souffrances et les deuils, prix de la victoire, tout en « jouissant de la punition qui va être infligée aux Boches ».

Et ne nous souvenons plus que de deux choses, conclut-il : 1°) Qu'il ne faut jamais pardonner à ces dégoûtants-là ; 2°) Et que notre rôle désormais, après avoir donné trop de notre temps à la "guerre détestée par les mères", est de le donner tout entier à la tâche qui consiste à faire de la beauté sociale<sup>107</sup>.

Il convient d'abord de solder les comptes de la guerre. À l'automne 1918 et au premier semestre 1919, *L'Auto* interroge les dirigeants des grandes fédérations hexagonales pour connaître leur position sur la reprise des relations sportives internationales. Les réponses publiées sous la forme de textes parfois programmatiques, de même que la consultation des archives des organisations sportives telles que l'USFSA ou le Conseil national des sports sont claires : on veut bannir immédiatement de l'internationalisme sportif les responsables du désastre et des exactions de la guerre.

Reste la reconstruction du sport français. Rien n'exprime mieux le coup porté à celui-ci que le Tour de France 1919. Le 28 juin 1919, jour du traité de Versailles, Henri Desgrange, revenu à la vie civile, veut voir dans les 70 coureurs inscrits dans le premier Tour d'après-guerre (contre 150 avant-guerre), « la France de demain, oseuse [*sic*], volontaire, énergique et saine » prêchant « la magnifique croisade », « par tout le pays décimé par la guerre<sup>108</sup> ». Mais la présentation de l'épreuve « interrompue par les sales Boches », n'a pas caché, dans les jours précédents, les difficultés matérielles : pénurie de ravitaillement et notamment de sucre, carburant des coureurs, routes mal entretenues, caoutchouc de mauvaise qualité en

---

106. « Les étapes », *L'Auto*, 7 octobre 1918.

107. *L'Auto*, « L'«Affaire est dans le sac !» », *L'Auto*, 12 novembre 1918.

108. « Allons-y ! », *L'Auto*, 28 juin 1919.

constituent autant d'obstacles<sup>109</sup>. Toutefois, fidèle à sa capacité d'adaptation et de composer l'épopée sportive, Desgrange annonce comme dans l'avant-guerre que « la grande bataille » est « engagée [...] au milieu de l'enthousiasme général<sup>110</sup> ». Certes, l'état des routes est déplorable, mais « quelle gloire rejaillira éternellement sur celui de nos braves qui se sera adjugé le Tour de France 1919, le Tour de France reliant le présent au passé après le cataclysme le plus effroyable qu'ait jamais connu l'humanité<sup>111</sup> ». Et puis : « Strasbourg ! Metz ! Et ce n'est plus un rêve, s'exclame encore Desgrange. Nous allons là-bas, chez nous. Nous verrons, de Belfort à Haguenau, toute la ligne bleue des Vosges, qu'avant la guerre nous contemplions à notre droite. Nous allons longer le Rhin<sup>112</sup> ».

Dans ce Tour de résurrection et de transition qui avait été précédé, quelques semaines avant, par un Circuit des champs de bataille (28 avril-11 mai 1919) passant notamment par le Chemin des Dames et accompagnant le tourisme commémoratif en train de naître, se trouvent réunis la mythologie sportive et l'héroïsme de guerre. Les « pertes », seulement sportives cette fois, sont conséquentes puisque seuls onze coureurs sur les soixante-dix partants parviennent à rejoindre le vélodrome du Parc des Princes. Même si le Français Christophe a encore joué de malchance, la victoire du Belge, représentant de la « petite mais sportive Belgique<sup>113</sup> » ne dépare pas dans ce Tour de la victoire. Surtout l'économie du sport spectacle que représente en premier lieu *L'Auto* peut reprendre ses droits et contribuer à faire oublier les terribles années d'épreuve.

## Conclusion

Loin de prétendre traiter exhaustivement la trajectoire de *L'Auto* pendant le premier conflit mondial, les lignes qui précèdent ont voulu revenir sur certains moments clés de cette histoire dramatique en la réinsérant dans l'historiographie de la Grande Guerre et en la confrontant avec d'autres périodiques de la presse sportive. De nombreux domaines ont été délaissés : la place grandissante du football association, la publicité, le culte de l'aviateur, nouveau champion des airs, l'intérêt pour les produits de l'industrie mécanique ou encore le regard sur les alliés et

---

109. « Le rude effort », *L'Auto*, 27 juin 1919.

110. « Adieu vat », *L'Auto*, 29 juin 1919.

111. *Ibid.*

112. « Allons-y ! », *L'Auto*, 28 juin 1919.

113. « Après l'apothéose », *L'Auto*, 28 juillet 1919.

notamment les Britanniques que Desgrange avoue avoir détestés cordialement jusqu'au début de la guerre<sup>114</sup>.

Plusieurs constats peuvent toutefois être établis à partir des sources utilisées. Tout d'abord, la guerre ne constitue pas absolument une rupture en matière éditoriale pour *L'Auto*. Si le fonds de commerce sportif disparaît, reste tout le discours du sport qui peut être réemployé comme le prouve la métaphore du « Grand Match ». De même, il est aisé pour Henri Desgrange de se poser en protagoniste de l'union sacrée via la préparation militaire et le secours au soldat. La formule de l'activisme de Desgrange et de *L'Auto* reste la même : créer l'événement pour le commenter. Reste que cette position n'est pas aisée à tenir en temps de guerre, notamment face à des confrères qui ont vu de plus près le feu. Pour un Victor Breyer, ces initiatives ne sont plus très loin de celles de ceux que l'on appelle les « profiteurs de guerre ». D'où sans doute l'engagement d'un Desgrange qui veut mettre ses mots à l'épreuve des faits. Il existe toutefois une constante dans le discours de guerre de *L'Auto* : la prégnance de la haine de l'Allemand qui s'exprime par la volonté de les exclure des compétitions internationales. Une proposition d'autant plus aisée à faire qu'elle ne mettrait pas en danger les principaux centres d'intérêt du quotidien.

---

114. « Les "Roosbeef" », *L'Auto*, 31 août 1914.

## CHAPITRE V

# Le feuilleton sportif ou *L'Auto*-promotion

Thomas Bauer

---

« Guillaume finit par acheter *L'Auto* au kiosque. Sa femme se payait *Comœdia*. De la sorte, ils affirmaient leurs tendances<sup>1</sup>. » C'est par ces mots que Paul-Adrien Schayé caractérise les personnages principaux de son roman sportif *Sainfoin*, paru en 1923 à la librairie Ollendorff, dans lequel il fait l'éloge des engins mécaniques et de la conduite automobile. Outre le caractère décoratif et *a priori* anecdotique dans lequel l'auteur installe sa narration<sup>2</sup>, l'évocation de ces journaux bien connus sur la place de Paris, l'un spécialisé dans le sport l'autre dans le théâtre, interpelle dans la mesure où ils appartiennent tous deux au même propriétaire : Henri Desgrange. À y regarder de plus près, on constate que toutes les œuvres de la collection « Les romans de sport »<sup>3</sup>, dans laquelle paraît *Sainfoin*, font réellement œuvre de publicité déguisée pour *L'Auto* ; ce qu'on appellerait aujourd'hui le « placement de produit » ou le « contrat d'intégration de marque<sup>4</sup> ». Il faut dire que ces

1. Schayé Paul-Adrien, *Sainfoin*, Paris, Ollendorff, 1923, p. 75.
2. Genette Gérard, *Figures II*, Paris, 1979, p. 58.
3. La librairie Ollendorff lance la collection « Le roman de sport », dirigée par le chroniqueur sportif de *L'Auto* Paul-Adrien Schayé, dans laquelle sont publiés *Nicolas Bergère, boxeur* (1923) de Tristan Bernard, *Ma voiture de course* (1923) de Gaston de Pawlowski, *Dudule, Nénesse et Laripette* (1923) d'Henri Decoin, *Desroches Footballeur* (1923) de Louis-Henry Destel, *Le Pur Sang* (1923) de Robert Dieudonné et *L'Escadrille amoureuse* (1924) de Jean-Michel Renaitour.
4. Le « contrat d'intégration de marque » a une dimension moins mécanique et plus subtile de l'utilisation de la marque dans le récit. Voir à ce sujet Bressoud Étienne et Lehu Jean-Marc, « Le placement de marques dans les films. Panorama, modalités d'exécution et efficacité », *La Revue des Sciences de gestion*, n° 233, 2008/5, p. 102.

récits, dont les auteurs sont de proches collaborateurs de Desgrange, ont tous été préalablement publiés en feuilleton dans les colonnes du quotidien et reflètent, de ce point de vue, une stratégie qui consiste à recycler les productions et à diversifier les réseaux de diffusion pour faire la promotion et des productions et des collaborateurs du journal. *L'Auto-promotion*, tel qu'on pourrait qualifier ce mécanisme, serait alors une transposition au sein du monde concurrentiel de la presse sportive d'un procédé efficace qui repose sur un équilibre judicieux entre le narratif et l'économique<sup>5</sup>. Sachant qu'un roman-feuilleton ne peut être totalement détaché du média qui le diffuse, comme l'ont montré Yvonne Knibiehler et Roger Ripoll<sup>6</sup>, n'y aurait-il pas, là, une démarche éditoriale structurée visant à défendre les intérêts économiques d'Henri Desgrange ainsi que l'ensemble de cette filière de l'industrie culturelle (auteurs, collaborateurs, actionnaires et fabricants) ? À partir d'une analyse de *L'Auto-promotion* et notamment de deux études de cas de feuilletons sportifs, ce chapitre souhaite apporter un éclairage sur certaines modalités de fonctionnement du grand quotidien sportif français du premier vingtième siècle.

## **Le feuilleton sportif : un support de promotion ?**

De la Belle Époque à l'entre-deux-guerres, le média qui joue le rôle le plus important dans la construction de l'imaginaire collectif est sans conteste la presse d'information à grand tirage, représentée par les « cinq grands »<sup>7</sup> : *Le Petit Parisien*, *Le Petit Journal*, *Le Journal*, *Le Matin* et *L'Écho de Paris*. Elle diffuse des nouvelles politiques tout en faisant vibrer ses lecteurs pour les affaires criminelles comme celle de Landru, pour la vie de personnages illustres comme la danseuse Isadora Duncan, pour les exploits de grands aventuriers tels que Jean Mermoz ou encore pour les résultats sportifs du boxeur Georges Carpentier. C'est dans ce contexte qu'on assiste à la vogue extraordinaire du roman-feuilleton populaire, qu'il s'agisse des romans d'aventure, des romans historiques, des romans policiers ou encore des

---

5. Kalifa Dominique, *La Culture de masse en France (1860-1930)*, Paris, La Découverte, « Repères », 2001, p. 76.

6. Knibiehler Yvonne et Ripoll Roger, « Les premiers pas du feuilleton : chronique historique, nouvelle, roman » *Europe*, Le roman-feuilleton, n° 542, juin 1974, p. 15.

7. Becker Jean-Jacques et Bernstein Serge, *Victoire et frustrations (1914-1929)*, Paris, Le Seuil, « Points », 1990, p. 381.

romans sentimentaux. Plusieurs facteurs peuvent l'expliquer : l'extension de l'instruction obligatoire à l'école primaire qui permet à de nouvelles couches de la population, dont les femmes, d'accéder à la « consommation symbolique<sup>8</sup> », le progrès technique en matière d'impression qui facilite la fabrication de romans complets, le développement des réseaux de chemin de fer qui simplifie la distribution et, enfin, l'augmentation du pouvoir d'achat de la classe moyenne qui lui permet d'acquérir des livres<sup>9</sup>. Ces récits, caractérisés par l'ensemble des discours se nourrissant de structures communes, de lieux communs et de stéréotypes rebattus<sup>10</sup>, séduisent un large public qui en demande toujours plus ; d'où cette définition qu'en donnait Georges Simenon : « une œuvre qui ne correspond pas à la personnalité de son auteur, à son besoin d'expression artistique, mais à une demande commerciale<sup>11</sup> ». Les romans populaires représentent en effet « une composante essentielle de l'univers culturel de l'ère industrielle » et occupent même, selon les mots d'Alain-Michel Boyer, « une place centrale dans le système éditorial moderne<sup>12</sup> ».

Le sport, support de fantasmes et d'idéologies, trouve naturellement un droit de cité littéraire. Certains rédacteurs en chef, pour gagner et fidéliser le lectorat de la classe moyenne, proposent très tôt en effet de développer des contes ou nouvelles « à thème sportif »<sup>13</sup>. C'est ainsi que divers récits sur le cyclisme, à la suite de la création du Paris-Brest en 1891 par Pierre Giffard, viennent noircir les colonnes de plusieurs organes de presse. La concurrence est « entretenue et poétisée par toute une littérature, que l'on peut ou non apprécier, explique Jacques Thibault, mais qui “est véritablement populaire” [...]»<sup>14</sup>. Aussi, lorsque le quotidien sportif *L'Auto-Vélo* prend son envol en 1900, Henri Desgrange ne perd pas de vue l'importance qu'il faut accorder à ces productions littéraires.

- 
8. Bourdieu Pierre, « Le marché des biens symboliques », *L'Année sociologique*, n° 22, 1971, p. 52.
  9. Parinet Élisabeth, *Une histoire de l'édition à l'époque contemporaine, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Le Seuil, 2004.
  10. Constans Ellen, *Parlez-moi d'amour : le roman sentimental, des romans grecs aux collections de l'an 2000*, Limoges, PULIM, 1999.
  11. Thoveron Gabriel, *Deux siècles de paralittératures*, Liège, CÉFAL, 1996, p. 22.
  12. Boyer Alain-Michel, *La Paralittérature*, Paris, PUF, « Que sais-je ? », 1992, p. 6.
  13. Charreton Pierre, *Les Fêtes du corps, histoire et tendances de la littérature à thème sportif en France (1870-1970)*, Saint-Étienne, CIEREC, 1985 ; *Le Sport, l'ascèse, le plaisir. Ethique et poétique du sport dans la littérature française moderne*, Saint-Étienne, CIEREC, 1990.
  14. Thibault Jacques, *Sports et éducation physique (1870-1970)*, Paris, Vrin, 1991, p. 145-146.

Il sait évidemment combien ces dernières peuvent apporter au journal, ne serait-ce que pour dépolitiser les articles, renouveler les sujets, apporter une valeur littéraire au journal et distraire ses lecteurs. Comme l'a écrit Pierre Charreton : « *L'Auto* a régulièrement réservé, plusieurs jours par semaine, la première colonne de la une à des textes divers dont le seul point commun est qu'ils sortaient du journalisme et ne concernaient pas l'actualité sportive<sup>15</sup> ». En 1902, des poèmes de Jean Richepin viennent ainsi agrémenter les pages du journal : *La Statue vivante*, *Ballade de football*, *La Danse de l'Outre*, etc. Également, des contes de Maurice Leblanc ou J.-H. Rosny<sup>16</sup> viennent contrebalancer, par leur ton léger et parfois fantastique, les gros titres « techniques » annoncés en première page. Toutefois, Desgrange innove en mettant en place des concours littéraires, ce qui permet par exemple à Louis Hémon de recevoir un prix pour l'une de ses nouvelles, *Conquête*, publiée le 12 février 1906<sup>17</sup>. Le concept fonctionnant à plein, Henri Desgrange confie peu à peu le secteur des courts récits sportifs à ses meilleures plumes, notamment Gaston de Pawlowski, Tristan Bernard et Pierre Giffard, avant que d'autres ne rejoignent le cercle des initiés (Michel Corday, Henry Kistemaekers, Pierre Souvestre, Franc-Nohain, Théodore Chèze, Paul Hamelle, Georges Casella, Abel Hermant, etc.). Pour défendre cependant les intérêts du journal, Henri Desgrange ne se contente pas seulement de publier des contes, nouvelles ou courts récits de toute sorte. Il s'entoure, pour ce faire, de proches collaborateurs dévoués à sa cause – le « noyau dur » de *L'Auto* selon l'expression de Timothée Jobert<sup>18</sup> – et qui cumulent les fonctions d'homme de presse, de promoteur de spectacle, de responsable de rubrique ou de collection littéraire. C'est à la fin des années 1900 que se constitue, à vrai dire, la famille des écrivains-journalistes sportifs<sup>19</sup> de *L'Auto*. Ces auteurs établissent dès lors un nouveau modèle narratif sur l'art de fabriquer une intrigue sportive, en s'appuyant certes sur les récits sportifs de la fin XIX<sup>e</sup> siècle et du début du

---

15. Charreton Pierre, *op. cit.*, p. 87.

16. Pseudonyme commun des frères Joseph Henri Honoré Boex (1856-1940) et Séraphin Justin François Boex (1859-1948). Les deux frères ont collaboré entre 1886 et 1909 à l'écriture de plusieurs contes et romans.

17. C'est l'histoire d'un prince qui parvient à atteindre la beauté par la pratique des sports.

18. Jobert Timothée, « *L'Auto*, un organe de presse ? », in Combeau-Mari Évelyne (dir.), *Sport et presse en France (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Le Publieur, 2007, p. 16.

19. Nous empruntons le terme à Alain Cresciucci et Jean Touzot qui ont dirigé un ouvrage sur *L'Écrivain journaliste*, paru chez Klincksieck en 1998.

xx<sup>e</sup> siècle, mais en n'omettant pas de jouer la carte de la « maison ». Ces romans-feuilletons prennent peu à peu place dans les colonnes du journal avant d'atteindre leur apogée au milieu des années 1920, dans le tiers bas de la troisième page du journal, avec une parution au rythme régulier et intense<sup>20</sup>. Une équipe de contributeurs prolifiques (Paul-Adrien Schayé, Robert Dieudonné, Henri Decoin ou Louis-Henry Destel) proposent tour à tour une somme considérable de titres. Ces histoires incroyables dans lesquelles les lecteurs s'attachent aux héros et suivent leurs aventures au jour le jour, deviennent *de facto* un outil efficace de réclame directe et indirecte. D'autant qu'ils profitent d'un marché de l'édition dynamique pour recycler leurs feuilletons en version complète. C'est d'ailleurs une seconde étape importante dans la diffusion de *L'Auto*, car il s'agit d'une promotion croisée en forme de ping-pong : d'un côté *L'Auto* réserve des espaces publicitaires dans ses colonnes pour saluer la qualité de certains romans de sport, de l'autre les éditeurs introduisent des publicités à la fin de leurs livres pour vanter les mérites du journal – « Lisez tous *L'Auto* [...] Le plus grand quotidien de sport, le plus intéressant, le mieux informé<sup>21</sup> ». Quelle idée géniale que celle de conseiller à ses lecteurs de lire des romans sportifs dans lesquels on encense le journal. Cette subtile opération permet en effet de défendre l'investissement des industriels et responsables économiques du sport qui tiennent « les cordons de la bourse<sup>22</sup> », de soutenir les journalistes qui appartiennent à l'« empire Desgrange<sup>23</sup> », et de valoriser les sports-piliers qui assurent le financement régulier du quotidien : l'automobile, l'aéronautique, le cyclisme, la boxe, le rugby et les sports athlétiques.

---

20. Le nombre et la fréquence des romans-feuilletons publiés dans *L'Auto* se concentrent essentiellement au cours des années 1920.

21. C'est le cas par exemple dans *Desroches Footballeur* (1923) de Louis-Henry Destel.

22. Jobert Timothée, art. cit., p. 16.

23. Lablaine Jacques, *L'Auto-Vélo. Le journal précurseur du Tour de France*, Paris, L'Harmattan, 2010, p. 126.

Tableau 1. Un échantillon de romans-feuilletons fonctionnant selon L'Auto-promotion

1909	<i>Le Roux</i> de Pierre Souvestre et Marcel Alain (du 11 janvier au 31 mars 1909)
1922	<i>Cinq ans après</i> d'Henry Decoin (du 2 décembre 1922 au 14 janvier 1923)
1923	<i>Le Pur Sang</i> de Robert Dieudonné (du 16 octobre au 25 novembre 1923)
1924	<i>Georges et la dactylo</i> de René Pujol (du 22 mars au 25 avril 1924)
1925	<i>Le Roi de la Pédale</i> de Paul Cartoux et Henry Decoin (du 9 octobre au 20 novembre 1925)
1926	<i>Les Bandits en Auto</i> de Paul-Adrien Schayé (du 13 janvier au 7 mars 1926)
1927	<i>Cyclone Copaud, honnête pugiliste</i> de Robert Perrier et Jean Antoine (du 2 au 26 août 1927)
1928	<i>L'Usine</i> de Robert Dieudonné (du 25 juillet au 20 août 1928)
1929	<i>La Curieuse Carrière de M. Troizix</i> de J.-A. et L.-R. Dauven (du 21 janvier au 5 mars 1929)
1931	<i>Le Mystère du Parc des Princes</i> de Pierre Benoist (du 11 novembre 1930 au 20 janvier 1931)
1933	<i>Le Clopillon</i> d'Henry Dudon (du 1 <sup>er</sup> au 22 novembre 1933)
1935	<i>Roule la Caisse</i> de Robert Dieudonné (du 1 <sup>er</sup> janvier au 8 février 1935)

Parmi la série des journalistes actifs de l'entreprise qui se sont succédés se trouve un homme d'une étonnante polyvalence : Pierre Benoist. Passionné de cyclisme, président de club, dirigeant de fédération, secrétaire du Syndicat des coureurs, organisateur de courses, conférencier, directeur de vélodromes dont le Vel' d'Hiv', il signe ses premiers papiers dans *L'Auto* dès 1905. Journaliste prolix, il enchaîne les billets, les reportages et les chroniques sur le cyclisme et fait paraître un « roman d'aventures sportives » en feuilleton de 59 épisodes, *Le Mystère du Parc des Princes*, du 11 novembre 1930 au 20 janvier 1931 – avant de le publier dans la foulée à compte d'auteur. Ce dernier raconte l'enquête menée par Robert Lussigny, un journaliste de *L'Auto*, afin d'élucider le meurtre de l'entraîneur Corubert, dont le corps a été retrouvé dans les vestiaires du vélodrome du Parc des Princes. L'extrait suivant décrit la façon dont le patron du journal lui confie l'affaire :

Par une coïncidence assez curieuse, Lussigny se trouvait précisément dans la salle de rédaction de *L'Auto*, ce lundi matin, vers 9 heures, au moment où le père Leclerc, le gardien du Parc des Princes, s'était décidé à prévenir ses « patrons » des faits extraordinaires qui venaient

d'ensanglanter le vélodrome. Or, on sait que l'administration de la grande piste a son siège dans les bureaux mêmes du journal « *L'Auto* ». Le premier mouvement du directeur, lorsqu'il reçut la communication téléphonique du père Leclerc, fut, après lui avoir donné toutes instructions utiles, de voir s'il n'aurait pas sous la main un rédacteur susceptible d'aller recueillir sans retard les informations voulues. Or, Lussigny était là [...]. Et, circonstance doublement heureuse : Lussigny, très au courant des choses cyclistes, était un ami personnel de [...] Corubert. Décidément, le « patron » ne pouvait mieux tomber<sup>24</sup>.

Si Pierre Benoist transpose aisément dans ce roman à clef sa connaissance du milieu cycliste et son expérience journalistique en s'appuyant sur une narrativité et une symbolique propres à la culture populaire, on perçoit néanmoins l'évidente promotion à laquelle il s'adonne pour soutenir les courses vélocipédiques en général et celles organisées par *L'Auto* en particulier. Il utilise à bon escient certaines techniques publicitaires qui consistent à mettre en avant un produit dans un programme *a priori* non publicitaire<sup>25</sup>, celles relevant du « placement de marque<sup>26</sup> », dont les origines remontent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Le lecteur « bon public » étant disposé à vivre par procuration les péripéties de l'enquêteur, il se laisse « prendre » au jeu et ne peut s'apercevoir qu'il est alors la proie d'une stratégie commerciale. Les propos du journaliste Lucien Peyrin, dans *L'Homme libre*, ne trompent guère : « [...] une intrigue passionnante saisit le lecteur dès les premières pages et le conduit sans désenchaner jusqu'aux dernières [...] »<sup>27</sup>. La démarche est d'autant plus judicieuse que le journaliste profite de son nom pour jouer sur la naïveté d'une partie de son lectorat en se faisant presque passer pour le futur académicien : Pierre Benoit, sans « s », l'auteur de *Koenigsmark* (1918) et de *L'Atlantide* (1919). Cette affaire est d'autant plus amusante qu'elle cause quelques tracasseries au célèbre Pierre Benoit, comme l'écrit Gérard de Cortanze :

24. Benoist Pierre, « Le Mystère du Parc des Princes. Roman d'aventures sportives », *L'Auto*, 17 novembre 1930, p. 3 ; p. 41-42 de l'édition de l'auteur dans l'ouvrage complet.

25. Friedman Monroe, « A "Brand" New Language – Commercial Influences in Literature and Culture », *Contributions to the study of popular culture*, n° 26, 1991.

26. Cf. Bressoud Étienne et Lehu Jean-Marc, art. cit.

27. Peyrin Lucien, *L'Homme libre*, 5 et 6 octobre 1931, p. 2.

Lettres, menaces de poursuites judiciaires, Albin Michel écrit à *L'Intransigeant*<sup>28</sup> afin que paraisse un justificatif [...]. Certes le livre de M. Benoist n'est qu'un « roman sportivo-policier » sans grande prétention, mais après tout, l'auteur, qui possède trois prénoms – Constant, Flavien et Pierre –, serait bien avisé d'utiliser un des deux premiers lorsqu'il décide de publier un livre<sup>29</sup> !

Même s'il faut relativiser ces propos, ces éléments tendent à montrer l'existence d'un choix éditorial pensé en amont. Les personnes susceptibles d'acheter les journaux sportifs et/ou de se rendre aux spectacles sportifs servent ainsi, selon le principe du « gagnant-gagnant », les intérêts de l'écrivain-journaliste autant que ceux de *L'Auto* ou de ses filiales. Le feuilleton sportif, on le voit, doit être considéré comme un excellent support de promotion.

## L'art de *L'Auto*-promotion

Dès la publication des premiers grands romans-feuilletons dans *L'Auto*, Henri Desgrange a semble-t-il imposé à ses collaborateurs une « règle du jeu »<sup>30</sup>, une règle en cinq points qui constitue ce que l'on est en droit d'appeler *L'Auto*-promotion : choisir un sport-pilier du journal comme motif du récit sportif (1) ; écrire en toutes lettres et assurer sur la couverture ou les illustrations la présence du nom « *L'Auto* » (2) ; citer les collaborateurs qui contribuent au bon rayonnement de l'entreprise (3) ; négocier un contrat avec un industriel lui permettant de placer sa marque ou l'un de ses produits au sein de la narration (4) ; trouver un partenaire efficace pour diffuser le récit et augmenter la couverture médiatique (5). Cinq techniques bien rodées, si l'on peut dire, que les auteurs s'amuse à user, parfois jusqu'à la corde, avec un malin plaisir. Ils apprécient de travailler les moindres aspects de leurs récits, parfois

---

28. Car Pierre Benoist est aussi un grand journaliste qui travaille pour *L'Intransigeant*. Voir Alain Chastagnol, « Pierre Benoist, journaliste » dans les actes du colloque organisé par l'Association des écrivains de langue française, *Pierre Benoist témoin de son temps*, Paris, Albin Michel, 1992, p. 147-160.

29. Gérard de Cortanze, *Pierre Benoist : le romancier paradoxal*, Paris, Albin Michel, 2012, p. 271-272.

30. Pour reprendre la formule-titre de la tétralogie de Michel Leiris. Même si nous n'avons pas trouvé de trace écrite mentionnant cette règle éditoriale, l'analyse fine des récits sportifs de *L'Auto* montre, de façon systématique, le même processus narratif et commercial.

jusqu'à l'obsession, dans la mesure où certains détails peuvent servir d'arguments publicitaires efficaces sans changer fondamentalement le sens de lecture de l'intrigue. Rappelons que le roman-feuilleton, en tant qu'élément médiatique<sup>31</sup>, est à la fois un mode d'expression par lequel il est possible d'émettre des idées et de façonner des imaginaires collectifs, mais il constitue aussi une voie de diffusion pérenne. Contrairement à une simple affiche ou à un article de presse, éphémères par nature, un roman-feuilleton a une circulation rapide – de main en main – et une durée de vie plus importante. Si les feuilletonistes de *L'Auto* articulent les sacro-saintes règles édictées par « H.D.<sup>32</sup> » dans des récits habilement structurés, ils doivent respecter deux principes incontournables de la narration : d'une part, idéaliser les sportifs en véritables héros « hugoliens », « cornéliens » ou « shakespeariens »<sup>33</sup> et, d'autre part, orner leurs pages de littérature « sportive » par un vocabulaire technique et spécifique – citant alors des marques – afin de crédibiliser leurs propos de « spécialiste » et rassurer les lecteurs sur la qualité du journal.

Prenons l'exemple du feuilleton de Pierre Souvestre et Marcel Allain, *Le Rour*<sup>34</sup>, publié dans les colonnes du quotidien sportif du 11 janvier au 31 mars 1909, pour appréhender les rouages artistiques de ce mécanisme narratif<sup>35</sup>. *Le Rour* raconte l'angoissante épopée d'un jeune *sportsman*, Yves d'Arzan Trégoff, lancé à la recherche de sa fiancée disparue, Élisabeth de Saint-Edoc. Il est aidé dans sa tâche par son fidèle serviteur Gurgurah, un Homme-Singe, et par un juge d'instruction, Germain Fuselier, dont l'habileté professionnelle lui permet de déjouer les fausses pistes d'un redoutable assassin à l'identité double : Dr Elias Wumpt/Paul Durieux. Le trio parviendra à empêcher le criminel d'aboutir à son projet prométhéen, celui de créer un être artificiel

31. Jacques Migozzi, « Fictions transmédiatiques : du rhizome au réseau », in Migozzi, Jacques (dir.), *De l'écrit à l'écran*, Limoges, PULIM, 2000, p. 7-24.

32. « H.D. » sont les initiales utilisées par les journalistes de *L'Auto* et par Henri Desgrange lui-même.

33. Selon la classification établie par Pascal Duret dans *L'Héroïsme sportif*, Paris, PUF, « Pratiques corporelles », 1993, p. 55-60.

34. Souvestre Pierre et Allain Marcel, *Le Rour. Grand roman sportif et policier* (1909), Paris, Union générale d'éditions, coll. « 10/18 », préface de Francis Lacassin et illustrations de Mich 1974. Désormais, les références à ce roman seront indiquées par le sigle *LR*, suivi du folio, et placées entre parenthèses dans le texte.

35. Le feuilleton est bien visible dans le journal par son emplacement (sur un tiers de page), attractif par les suggestives illustrations et promu par une abondante publicité.

à partir du corps d'Élisabeth de Saint-Edoc, grâce à une investigation sans relâche et une véritable « chasse à l'homme » moderne à bord d'une voiture de course. En fournissant des scènes de la vie automobile tout en s'inscrivant dans la veine du roman policier, Souvestre et Allain fidélisent les différents lecteurs du journal : les passionnés de l'automobile tout d'abord, férus de données techniques ou mécaniques, mais aussi les amateurs de cyclisme et de sports athlétiques, avides d'exploits et de sensations ; d'où le choix du sous-titre : « grand roman sportif et policier ». Comme la plupart de leurs homologues de la presse généraliste de l'époque qui « tirent » à la ligne pour fournir chaque jour un texte tant attendu<sup>36</sup>, Souvestre et Allain trouvent la « bonne » formule, avec l'aval d'Henri Desgrange, pour faire de ce roman un texte à succès. Malgré certains défauts typographiques dus aux conditions de fabrication basiques – présence de nombreuses coquilles, d'erreurs de date, de numérotations de chapitre erronées voire de certains « collages<sup>37</sup> » –, le contrat de lecture permet de ne pas perdre le fil de l'intrigue et de maintenir le suspens, avec l'insertion de résumés introduits par des phrases du type « Que s'était-il donc passé ? » (*LR*, p. 62), et le croquis des personnages principaux réalisés par Mich (1881-1923)<sup>38</sup>.

Selon le principe de *L'Auto*-promotion, Souvestre et Allain doivent respecter un certain nombre de principes préétablis dont, bien évidemment, la valorisation d'un sport-pilier du journal. Que choisir de mieux que l'automobile pour contribuer à la stratégie éditoriale du journal ? Comme l'a écrit à ce sujet Pierre Charreton, si Desgrange a accepté de publier ce feuilleton, c'est « sans doute parce que l'automobile y joue un certain rôle [...] » ; d'autant plus que le titre n'est autre que l'onomatopée d'un moteur de voiture de course (« rourrrrrrr »). Les lecteurs du journal ne sont d'ailleurs pas déçus par cette intrigue en forme de course-poursuite et se laissent tout naturellement « séduire » par les filatures à rebondissements, les déplacements ou les fréquents changements

36. Queffélec-Dumasy Lise, *Le Roman-feuilleton français au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, PUF, « Que sais-je ? », 1989.

37. Certains passages du récit sont extraits d'articles, de chroniques ou de contes déjà publiés par Pierre Souvestre dans *L'Auto* entre 1902 et 1909.

38. Ce dessinateur avait fait paraître en 1907 un recueil, *Mich à l'automobile* où il croqua 80 personnalités parisiennes du monde de l'automobile. Voir à ce sujet la notice biographique réalisée par Jean-Yves Guillaïn, *Quand le sport s'affiche. Affiches publicitaires et représentations du sport en France (1918-1939)*, Biarritz, Atlantica, 2008, p. 411.

39. Pierre Charreton, *op. cit.*, p. 144.

de lieux. Par exemple, au cours du sixième chapitre, alors que les deux protagonistes continuent leur enquête, ils croisent une « limousine » (LR, p. 154) roulant à belle allure sur la route déserte ralliant Quimper à Gourin. Le héros décide de la pourchasser :

Yves reprenant son sang-froid, accéléra son moteur, et lançant sa voiture à toute vitesse, se jura d'atteindre coûte que coûte la limousine inconnue. Ce fut une poursuite vertigineuse [...]. Habitué par la longue pratique de tous les exercices physiques à savoir dominer ses nerfs, sportsman passionné, conducteur émérite, il trouvait la nuit à la façon d'un bolide, prenant les virages à la corde, chassant, dérapant, se redressant... centimètre par centimètre, le terrain diminuait entre les deux voitures. (LR, p. 160)

Les efforts du *sportsman* ne suffisent cependant pas à rattraper la voiture inconnue car le criminel, habile et ingénieux, jette sur la chaussée des clous « soigneusement choisis pour pénétrer à coup sûr dans les pneumatiques » de son concurrent (LR, p. 161). Ce type d'épisode, faisant l'éloge de la « déesse à quatre roues<sup>40</sup> », permet au lecteur d'imaginer ce que peut être la « liberté » à bord d'une voiture de course à la « forme si effilée », au moteur « complètement inédit » (LR, p. 146), et de vivre ainsi une aventure extraordinaire.

Une autre règle de *L'Auto-promotion* en usage est, rappelons-le, de saluer le nom des collaborateurs qui travaillent pour le quotidien. Et, de ce point de vue, les auteurs ne manquent pas à leurs devoirs. Plusieurs pages du roman-feuilleton évoquent avec élégance les progrès de l'industrie aéronautique à l'instar de ce passage où Germain Fuselier poursuit son enquête dans la maison du Dr Elias Wumpt à Aubervilliers :

Fuselier examina la boîte qui contenait les rouleaux. Il y en avait cinq ou six. Il lut les inscriptions. L'une d'elle mentionnait qu'il s'agissait d'un extrait de Carmen, l'autre d'un monologue de Coquelin Cadet, la troisième d'une conférence de François Peyrey. (LR, p. 284-285)

Le fait de citer à maintes reprises François Peyrey n'est pas anodin. Ce dernier est un éminent spécialiste de l'aéronautique, réel promoteur du

40. Flonneau Mathieu, *Les Cultures du volant. XX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme*, Paris, Autrement, « Mémoires/Culture », n° 141, 2008, p. 11.

puissant Aéro-Club de France, « titulaire » d'une rubrique dans *L'Auto* et auteur de plusieurs ouvrages tels que *Les Oiseaux artificiels*, *Les Premiers Hommes-Oiseaux* et *L'Idée aérienne*<sup>41</sup>. Alors que l'on vit une course effrénée aux records, avec une concurrence féroce en matière d'invention technologique et des accusations en rafale qui se terminent devant les tribunaux, la référence à ce secteur industriel illustre ces enjeux entrepreneuriaux sous-jacents à la presse sportive.

Cela dit, ce roman-feuilleton s'inscrit aussi dans une stratégie éditoriale qui répond à des accords signés, ou en passe de l'être, entre Desgrange et certains industriels désireux de conquérir de nouveaux marchés. En effet, si l'on reprend les propos de Francis Lacassin, *Le Rour* comblerait un vide publicitaire du journal : le « rôle de ce roman, écrit-il, n'était peut-être pas de remplacer mais plutôt de remplir une fonction publicitaire... clandestine [...] à la gloire de l'automobile en général et des pneumatiques Ducasble en particulier » (*LR*, préface, p. 21). Si l'idée est recevable, d'autant que Michelin profite du journal et de l'audience réalisée chaque année par le Tour de France pour faire de la réclame en créant une rubrique, les « Lundi de Michelin<sup>42</sup> », tout laisse à penser cependant que ce n'est pas exactement le cas. Aussi étonnant que cela puisse paraître, la marque de pneumatiques n'est jamais citée dans le roman. Par ailleurs, alors qu'il est mentionné dans une brochure officielle en 1909 que l'Automatique Ducasble « ne peut redouter ni la crevaison, ni l'échauffement » – avec une formule claire : « Il boit l'obstacle, mais n'en crève pas<sup>43</sup> ! » –, les trois seules références à des pneus dans le récit servent à évoquer des crevaisons lors de courses-poursuites. En outre, il n'y a aucune stratégie publicitaire dans *L'Auto* qui pourrait laisser penser à une association graphique entre le feuilleton et l'image de marque de la firme. On parle bien évidemment ici ou là de Ducasble dans la rubrique des « petites annonces », mais aucun rapport direct avec *Le Rour* n'est à noter. Enfin, les écrits de Pierre Souvestre ont toujours été favorables à Michelin – le concurrent de Ducasble – et l'entreprise a même utilisé les propos de l'auteur, en citant des extraits de son *Histoire de l'automobile*<sup>44</sup>,

41. Peyrey François, *Les Oiseaux artificiels*, Paris, Dunod et Pinat, 1909 ; *Les Premiers Hommes-Oiseaux Wibur et Orville Wright*, Paris, Guiton, 1909 ; *L'Idée aérienne. L'Aéronautique contemporaine*, Paris, Dunod et Pinat, 1909.

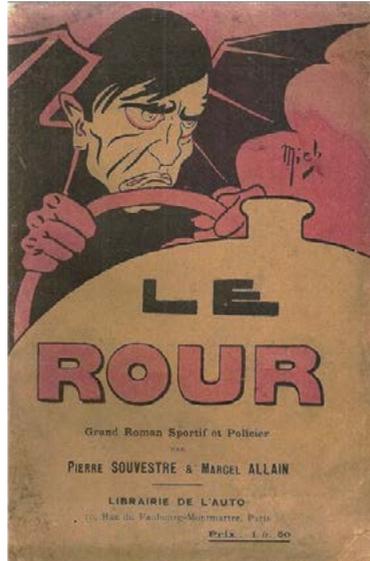
42. Harp Stephen L., *Marketing Michelin. Advertising and Cultural Identity in Twentieth-Century France*, Baltimore-Londres, Johns Hopkins U.P., 2001, p. 20.

43. Brochure officielle « automatique Ducasble à air libre Pneu idéal », BnF, 8-WZ-3945.

44. C'est un ouvrage « critique et philosophique » paru en 1907 et composé de 800 pages illustrées par de nombreuses gravures. Dans *L'Auto* du 31 janvier 1907,

pour justifier la qualité historique de ses produits. Par conséquent, l'idée que ce roman remplisse une fonction publicitaire pour la firme Ducasble peut être réfutée ; Francis Lacassin a sans doute, une fois encore, pris les propos de Marcel Allain au pied de la lettre. En revanche, il est fort probable, comme nous l'a suggéré Jacques Champreux<sup>45</sup> – le petit-fils de Louis Feuillade –, qu'un contrat ou plus exactement un projet de contrat liant *L'Auto* et Ducasble n'aurait pas été honoré. Cela expliquerait alors la « non-publicité » à laquelle se seraient adonnés les auteurs dans ce roman. Dans un cas comme dans l'autre, publicité ou contre-publicité, cette affaire commerciale n'est pas sans lien avec l'une des règles de *L'Auto*-promotion dont l'objectif est bel et bien d'entretenir de bonnes relations marchandes avec les industriels.

Fig. 1. Publication au complet du roman-feuilleton de Souvestre et Allain (1909)



C. Faroux fait une critique élogieuse : « Écrite en une langue bien ordonnée, toujours claire, avec des phrases alertes, œuvre à la fois de littérature élégante et de documentation supérieure, *l'Histoire de l'automobile* constitue un ouvrage en quelque sorte définitif. J'en félicite bien sincèrement Pierre Souvestre ».

45. Témoignage recueilli à Paris le 16 janvier 2013.

## Du roman-feuilleton au ciné-roman

Avec l'importance grandissante du cinéma, le roman-feuilleton fait peu ou prou place à un nouveau genre : le ciné-roman. Bien que la rédaction de *L'Auto* poursuive la même politique éditoriale, elle décide d'explorer ce format en 1925 avec un récit s'appuyant sur le Tour de France : *Le Roi de la pédale*<sup>46</sup>. Ce ciné-roman, d'après un scénario original de Paul Cartoux et Henri Decoin, est réalisé par Maurice Champreux, le gendre de Louis Feuillade, avec comme acteurs principaux Georges Biscot, Blanche Montel, Jean Murat, Émile Vervet et la petite Bouboule. On ne connaît pas précisément l'origine de cette idée, mais on sait, selon les propos de Didier Decoin, qu'elle serait venue de Paul Cartoux et Henri Decoin, Desgrange s'étant aussitôt emballé « pour le projet<sup>47</sup> » ; à ce moment-là, Paul Cartoux est un journaliste chevronné et un scénariste régulier de Louis Feuillade, Henri Decoin un journaliste sportif actif qui tient depuis deux ans maintenant la chronique cycliste de *L'Auto* : « Avec eux sur la grand' route ». La réalisation de ciné-roman ne dépend pas de la seule décision d'Henri Desgrange, puisqu'il résulte d'un accord tripartite entre trois partenaires : le quotidien sportif *L'Auto*, bien évidemment, qui exploite son épreuve reine pour promouvoir ses intérêts, la société cinématographique Gaumont qui souhaite conquérir de nouvelles parts de marché grâce à ce sujet original et la société Automoto qui profite d'une couverture médiatique multiple pour vendre ses bicyclettes. Le Tour de France étant « un événement à visée commerciale pour ses organisateurs<sup>48</sup> », ce projet novateur s'annonce comme une nouvelle opportunité pour faire de *L'Auto*-promotion. On y retrouve les cinq règles, à savoir la valorisation d'un sport-pilier du journal (le cyclisme et plus particulièrement le Tour

---

46. Le héros, Fortuné Richard, voué par son nom à un destin formidable, va incarner ce « roi de la pédale ». Embauché par un constructeur de cycles (société Automoto) après une magnifique démonstration de pédalage sur les hauteurs de Nice, le petit groom du Negresco Fortuné Richard arrive à Paris et doit composer avec la méchanceté d'un contremaître, la fourberie d'un coureur et le caractère imprévisible de ses collaborateurs. À la suite d'une manigance dont il devait être la victime, le directeur lui propose de prendre la place d'un autre coureur et de s'engager dans le Tour sous les couleurs de l'usine. Ce jeune homme au cœur pur parvient, à la surprise de tous et malgré les pièges qu'il rencontre sur sa route, à remporter l'épreuve cycliste et à gagner le cœur de Simone, la fille du patron.

47. Decoin Didier, *Henri ou Henry, le roman de mon père*, Paris, Stock, 2006, p. 146.

48. Mignot Jean-François, *Histoire du Tour de France*, Paris, La Découverte, « Repères », n° 637, 2014, p. 27.

de France), l'évocation constante du titre du journal (« *L'Auto* »), un partenariat industriel avec un constructeur de cycles (« Automoto »), la participation d'un collaborateur du journal (Pierrard) et un partenaire efficace pour assurer la diffusion (Gaumont).

C'est pour faire face à la concurrence outre-Atlantique durant la guerre que Gaumont a réagi en se recentrant sur la fabrication de films « sérialisés », et notamment sur l'expérience de Louis Feuillade. À ce moment-là, ce sont les sociétés de production qui occupent la place déterminante de l'activité cinématographique et maîtrisent, pour ainsi dire, le marché et la composition des programmes offerts aux spectateurs. C'est le cas de l'association franco-américaine Gaumont-Metro-Goldwyn, scellée en 1925, dont les dirigeants, comme ceux de Pathé-Consortium-Cinéma, œuvrent pour gagner des parts de marché, dans un secteur de loisir qui se développe peu à peu, notamment depuis que la loi du 23 avril 1919 a réduit le temps de travail journalier à huit heures. Ces films à épisodes, ciné-romans, romans-cinéma ou ciné-feuilletons selon les formules consacrées, dont le mode de production est directement inspiré des méthodes de standardisation américaines, sont des produits commerciaux diffusés à la fois en feuilleton dans la presse et en épisode au cinéma, le public ayant la possibilité de lire d'abord l'histoire dans le journal avant d'aller voir l'adaptation cinématographique dans les salles obscures. Ils sont nés pour fidéliser le public au long des feuilletons ou projections étalées de semaines en semaines et pour disposer d'un temps suffisamment long afin de laisser courir des intrigues aux infinis rebondissements. Ils constituent, avec la projection d'un long métrage, d'un court-métrage et parfois l'addition d'une bande d'actualités, un des éléments réguliers d'une séance de cinéma de l'époque. Ajoutons tout de même que les pratiques varient d'un exploitant à l'autre dans la mesure où, par exemple, l'accompagnement musical dépend de la taille de la salle et du nombre de musiciens. Grâce à Feuillade, la société produit de nombreux films à épisodes aux titres évocateurs, *Barrabas* (1919), *L'Orpheline* (1921), *Le Fils du fibustier* (1922), *Vindicta* (1923), etc., où Biscot, en véritable vedette pouvant incarner « prince et ouvrier » à l'écran<sup>49</sup>, assure la tête d'affiche.

---

49. Trebuil Christophe, *Un cinéma aux mille visages. Le film à épisodes en France (1915-1932)*, Paris, AFRHC, 2012, p. 83.

L'intérêt de la société Gaumont pour le cyclisme n'est pas nouveau, un documentaire sur « L'Industrie du cyclisme<sup>50</sup> » ayant été produit par ses soins en 1923, mais Louis Feuillade, en charge du projet, espère « profiter du Tour de France cycliste pour innover une fois de plus<sup>51</sup> ». Il faut dire que le film sportif à épisodes est en vogue aux États-Unis<sup>52</sup> et le cyclisme, dignement représenté par des « forçats de la route » qui créent de l'émotion et alimentent de véritables légendes, apparaît très vite comme « une matière romanesque<sup>53</sup> ». Si les ciné-romans touchent un public urbain dans sa diversité (ouvriers, employés de bureau, artisans) et constituent un vecteur de culture de masse « qui réconcilie culture de l'élite et culture populaire » tout en préparant « une uniformisation du goût et des sensibilités au-delà des clivages sociaux<sup>54</sup> », *Le Roi de la pédale* jouant le Tour de France représente un thème porteur. Il va même au-delà des espérances à en croire la critique<sup>55</sup> au point qu'un grand nombre de spectateurs s'identifie à Biscot, y compris les enfants qui voient en lui un véritable héros<sup>56</sup>. *Le Roi de la pédale* est ainsi diffusé en feuilletons dans *L'Auto* du 9 octobre au 20 novembre 1925 puis, sous forme d'épisodes dans les cinémas français, d'abord en avant-première au Gaumont-Palace, situé place de Clichy, du vendredi 16 octobre au

---

50. Documentaire présenté dans le bulletin d'information de Gaumont n° 2 en date du 15 juin 1923 (ce bulletin s'appelle à ce moment-là *Le Film français*) où il est fait mention de l'histoire de la bicyclette avec un focus sur « la minutieuse fabrication dans les vastes usines de Belfort ».

51. Lacassin Francis, *Maître des lions et des vampires*. Louis Feuillade, Paris, Bordas, 1995, p. 268.

52. Trebuil Christophe, *op. cit.*, p. 193-194.

53. Heimermann Benoit, *Ils ont écrit le Tour de France. La Grande Boucle vue par les écrivains*, Paris, Flammarion, 2013, p. 10.

54. Becker Jean-Jacques et Bernstein Serge, *op. cit.*, p. 384.

55. La critique est unanime sur ce point : « Il n'est pas besoin d'être prophète pour prédire à ce Roi de la pédale une longue et belle royauté cinématographique » précise par exemple le journaliste de *Filma*, 15 septembre 1925.

56. Cf. le témoignage de Roger Grenier : « Mon plus vif souvenir du Magic Palace est une série avec le comique Biscot, qui me parut le sommet de l'art cinématographique, *Le Roi de la pédale* ». Voir Grenier Roger, *Cinéroman*, Paris, Gallimard, 1972, p. 21.

3 décembre 1925<sup>57</sup>, puis dans les principales villes-étapes du Tour<sup>58</sup> et enfin dans tout le territoire national.

Maurice Champreux, s'appuyant sur le scénario de Paul Cartoux et Henri Decoin et suivant un certain nombre de consignes, assure alors *L'Auto*-promotion dans ce film. Tout en se référant à des éléments réalistes de la vie du Tour de France, il joue sur le regard du spectateur, c'est-à-dire en variant la taille du placement du titre « *L'Auto* », sa durée d'exposition ainsi que sa localisation à l'écran. Comme l'explique Edgar Morin, le cinéma a besoin d'objets et d'un milieu apparemment authentiques pour que les spectateurs adhèrent à la réalité de ce qui leur est présenté<sup>59</sup>. Le nom du journal apparaît à maintes reprises sur les intertitres, lors de scènes où des journalistes interviewent Fortuné Richard, sous forme d'images fixes (pancartes, fanions), lors de scènes où un gros plan montre les personnages en train de lire le journal, voire lors d'un plan-séquence montrant la devanture de l'immeuble parisien où se trouve le siège, au 10 rue du Faubourg-Montmartre.

Figures 2 et 3. Passage du film *Le Roi de la Pédale* (1925)



Mais *L'Auto*-promotion ne s'arrête pas là ! En effet, le feuilleton fait l'objet d'un double recyclage qui bénéficie d'une belle couverture médiatique. D'abord, une réédition au complet chez J. Ferenczi et fils, un éditeur populaire, imprimé certes en octobre 1925 mais mis en vente après

57. Étape 1 : Les Amours de Fortuné (du vendredi 16 octobre au jeudi 23 octobre 1925) ; Étape 2 : À Paris (du vendredi 30 octobre au 5 novembre 1925) ; Étape 3 : L'accusation (du vendredi 6 novembre au jeudi 12 novembre 1925) ; Étape 4 : L'envolée (du vendredi 13 novembre au jeudi 19 novembre 1925) ; Étape 5 : Le Tour de France (du vendredi 20 novembre au jeudi 26 novembre 1925) ; Étape 6 : Le maillot jaune (du vendredi 27 novembre au jeudi 3 décembre 1925).

58. Decoin Didier, *op. cit.*, p. 162.

59. Morin Edgar, *Le Cinéma ou l'homme imaginaire*, Paris, Minit, 1956.

le dernier feuilleton, c'est-à-dire à la fin novembre 1925. C'est l'astucieux Paul Cartoux, véritable homme de réseaux, qui avait négocié le contrat au nom de la convention passée entre le cinéaste et les co-scénaristes. Cette novélisation de 128 pages, publié dans la collection « Les romans sportifs », coûtant la modique somme de 2 francs, reprend mot pour mot le feuilleton paru dans les colonnes de *L'Auto*. Non seulement on y évoque les collaborateurs de *L'Auto* ou les usines Automoto, mais il y aussi un très beau clin d'œil à Henri Desgrange lors d'un passage où Fortuné écrit à sa mère pour lui expliquer comment il s'organise :

[...] faut que tu saches bien, petite mère, que, pour un champion, il n'y a pas que les jambes qui comptent, mais aussi la tête. C'est [*sic*] pas pour rien que j'ai lu et relu *La Tête et les jambes* du directeur de la course, qui s'y connaît en tactique. Au sujet de Desgrange, je crois qu'il m'a à l'œil, parce que je l'ai visé qui me visait en prenant des notes sur son carnet<sup>60</sup>.

Ensuite, l'œuvre est adaptée en pièce de théâtre et jouée pour la première fois le 4 décembre 1925 au théâtre de l'Eldorado. La mise en scène, selon un découpage en dix « Étapes » et deux entractes, permet aux comédiens de rejouer les grands moments du film avec les nécessaires ajustements. Le public y apprécie les scènes où, comme le dit Paul Granet, les cyclistes en tenue de course sont « montés sur leurs vélos<sup>61</sup> », mais aussi les décors réalistes des tableaux « sportifs »<sup>62</sup> du peintre Mellano de Cassina : les usines Automoto, le départ du Tour, le col de l'Izoard, le Parc des Princes et, bien évidemment, le journal *L'Auto*. Si dans tous les cas, le « filon » est assuré par l'histoire d'une ascension sociale d'un gavroche de Paris incarné par Biscot, l'œuvre s'enrichit et se renouvelle d'un support à l'autre par de belles pages-étapes sur le Tour de France qui permettent de faire fonctionner à plein régime *L'Auto*-promotion.

---

60. *L'Auto* du 7 novembre 1925 ou page 93 de l'édition au complet chez Ferenczi.

61. *Ève*, 20 décembre 1925.

62. Brochure BnF, 8-RF-54461.

## Conclusion

Au terme de cette lecture attentive autour de quelques pages feuilletées<sup>63</sup>, il convient de revenir au motif qui avait initié ce travail : analyser certains feuilletons sportifs de *L'Auto* pour comprendre l'une des stratégies mises en place par la rédaction afin de défendre les intérêts du quotidien, voire de monopoliser le marché de l'information sportive. Il en ressort que, très tôt, Henri Desgrange choisit de placer son organe de presse en retrait des questions politiques et d'ouvrir le champ des possibles pour brasser l'ensemble des pratiques sportives. Il exploite ainsi un genre littéraire qui permet de fidéliser une frange non négligeable de lecteurs (les petits mécanos d'usines, les étudiants, les industriels ainsi que les personnalités du monde artistique) et d'assurer un volume raisonnable de parts de marché. Il propose alors de soutenir la publication de romans-feuilletons, voire la réalisation d'un ciné-roman sur le Tour de France, par lesquels les auteurs s'engagent à assurer *L'Auto*-promotion. Ces derniers font preuve d'imagination pour joindre – si l'on peut dire – l'utile à l'agréable, c'est-à-dire en faisant une opération commerciale dans un produit quelque peu artistique. Cet esprit d'entreprise qui anime Henri Desgrange et ses collaborateurs est un des éléments éditoriaux, semble-t-il, qui explique l'écrasante supériorité de *L'Auto* dans le monde de la presse sportive de ce premier vingtième siècle. Il faut d'ailleurs le resituer dans le contexte de l'époque et dans l'état d'esprit d'Henri Desgrange lui-même qui, bien qu'ayant inévitablement contribué au développement du sport et de la presse sportive en France, n'en demeurait pas moins un redoutable homme d'affaires : « J'ai pu comme chacun doit le faire ici-bas, a-t-il expliqué, défendre mes intérêts [...] »<sup>64</sup> !

63. Pour reprendre l'expression de Geneviève De Viveiros. Voir « Du roman-feuilleton au "roman-feuilleté" ». Alexandre Dumas ou le triomphe du *fast-food* littéraire », *Equinoxes*, n° 7, printemps/été 2006 (en ligne) : [http://www.brown.edu/Research/Equinoxes/journal/Issue%207/eqx7\\_deviveiros.html](http://www.brown.edu/Research/Equinoxes/journal/Issue%207/eqx7_deviveiros.html) (consulté le 26/09/2013.)

64. Témoignage d'Henri Desgrange cité par Edouard Seidler, *Le Sport et la presse*, Paris, Armand Colin, 1964, p. 57.



## DEUXIÈME PARTIE

# Contenus et ligne éditoriale

CHAPITRE VI • Du sport plein les mirettes : analyse plastique de l'iconographie de *L'Auto* (1900-1944) ..... 189  
par Sébastien Laffage-Cosnier, Brice Monier,  
Denis Jallat et Christian Vivier

CHAPITRE VII • *L'Auto* et le sport ouvrier (1918-1939) :  
une prétention apolitique mise à l'épreuve ..... 225  
par Tom Busseuil

CHAPITRE VIII • Irène Popard et Alice Milliat  
intéressent *L'Auto* (1921-1939) ..... 245  
par Carine Énard

CHAPITRE IX • *L'Auto* dans la tourmente de Berlin :  
réception des Jeux nazis et dispositifs de couverture des grands  
événements dans la presse sportive française en 1936 ..... 269  
par Karen Bretin-Maffioletti

CHAPITRE X • Bien manger selon le journal *L'Auto* :  
culture alimentaire et culture sportive ..... 297  
par Philippe Ricaud et Emmanuella di Scala

CHAPITRE XI • *L'Auto* et les politiques de préparation militaire,  
d'éducation physique et de sport en France (1900-1944) ..... 323  
par Benoit Caritey et Jean-Jacques Dupaux

CHAPITRE XII • *L'Auto* et la défense de l'amateurisme ..... 377  
par Benoît Caritey et Tom Busseuil



## CHAPITRE VI

# Du sport plein les mirettes : analyse plastique de l'iconographie de *L'Auto* (1900-1944)

Sébastien Laffage-Cosnier, Brice Monier, Denis Jallat et Christian Vivier

---

S'inscrivant dans la voie tracée par l'étude novatrice d'Édouard Seidler<sup>1</sup>, les travaux étudiant la presse sportive sont aujourd'hui assez nombreux. Cependant, l'analyse des images des journaux anciens reste un chantier à entreprendre. Photographies, gravures, dessins, etc., sont plus utilisés pour agrémenter et illustrer les ouvrages scientifiques qu'appréhendés comme sources historiques en tant que telles. Les principaux ouvrages traitant des liens entre le sport et la presse comme ceux d'Évelyne Combeau-Mari pour le XIX<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècles<sup>2</sup>, de Jacques Seray pour l'Occupation<sup>3</sup>, ou encore de Philippe Tétart et de Sylvain Villaret pour la presse régionale<sup>4</sup> ne font aucune place à l'étude de l'iconographie.

Les premiers travaux marquants s'intéressant aux images sportives au sein de la presse datent du début des années 2000. L'étude des Unes du *Miroir des sports* pendant l'entre-deux-guerres est à ce sujet exem-

- 
1. Seidler Édouard, *Le sport et la presse*, Paris, Armand Colin, 1964.
  2. Combeau-Mari Évelyne, *Sport et presse en France (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Le Publieur, 2007.
  3. Seray Jacques, *La presse et le sport sous l'occupation*, Toulouse, Le Pas d'oiseau, 2011.
  4. Tétart Philippe et Villaret Sylvain (dir.), *Les voix du sport : la presse sportive régionale à la Belle Époque*, Biarritz, Atlantica, 2 tomes, 2010.

plaire<sup>5</sup>. Outre la photographie, certains historiens débute, dans le même temps, des recherches révélant la manière dont les dessinateurs de presse croquent le Tour de France<sup>6</sup> ou encore caricaturent les Jeux olympiques<sup>7</sup>. Ces premiers articles ouvrent la voie à d'autres productions, notamment sur la photographie dans *La Vie au grand air*<sup>8</sup> ou encore dans *Paris-Match*<sup>9</sup> et sur les agences spécialisées dans la photographie sportive<sup>10</sup>. Néanmoins, ces travaux restent rares et s'appuient souvent sur une période temporelle assez courte. Pour preuve, dans l'ouvrage *Sports et Médias* dirigé par Michaël Attali en 2010, seuls deux articles sur soixante traitent de l'image dans la presse : l'un de la caricature des Jeux olympiques de 1964 dans le journal suisse romand *La Semaine sportive*<sup>11</sup>, l'autre de la mise en image photographique de la pratique sportive dans *Les Alpes sportives*<sup>12</sup>. De la même manière, dans *Le Sport dans la presse communiste* dirigé par Michaël Attali et Évelyne Combeau-Mari en 2013, un seul article sur dix-huit évoque le rôle des caricatures comme

- 
5. Geney Laurent, Renaud Jean-Nicolas, Vivier Christian, Loudcher Jean-François et Roux Julien, « Champions du Tour à la Une du *Miroir des sports*, 1919-1939 », *Revue européenne d'Histoire sociale. Histoire et Sociétés*, n° 7, 2003 ; Vivier Christian, Loudcher Jean-François et Renaud Jean-Nicolas, « Le Tour de France à la Une de la presse spécialisée hebdomadaire (1903-1939) », in Porte Patrick et Vila Dominique (dir.), *Maillot jaune. Regards sur cent ans de Tour de France*, Paris, Atlantica, Paris, Musée national du Sport, Châtellerauld, Musée Auto Moto Vélo, 2003.
  6. Chazaud Pierre, « Caricatures et imaginaires du Tour de France », in Porte Patrick et Vila Dominique (dir.), *op. cit.*
  7. Guillaïn Jean-Yves, « Les caricatures de presse ou les Jeux de 1924 révélés », in Terret Thierry (dir.), *Les paris des Jeux olympiques de 1924*, vol. 4, Biarritz, Paris, Atlantica, 2008, « Les paris culturels ».
  8. Gervais Thierry, « L'invention du magazine : La photographie mise en page dans *La Vie au grand air* (1898-1914) » *Études photographiques*, n° 20, juin 2007.
  9. Attali Michaël et Montéremal Gilles, « Du champion à la célébrité : le sport à la Une de *Paris-Match* (1970-1980) », in Taveaux-Grandpierre Karine et Beurier Joëlle (dir.), *Le photojournalisme des années 1930 à nos jours : Structures, culture et public*, Rennes, PUR, 2014.
  10. Attali Michaël et Montéremal Gilles, « La photographie de sport dans la presse française : une mise en image contrastée de la Libération à la fin des années 1950 », in Haver Gianni, *Photo de presse : Usages et pratiques*, Lausanne, Antipodes, 2009 ; Vivier Christian et Laffage-Cosnier Sébastien, « Photographie », in Attali Michaël, Saint-Martin Jean (dir.), *Dictionnaire culturel du sport*, Paris, Armand Colin, 2010.
  11. Aceti Monica, Loudcher Jean-François et Laffage-Cosnier Sébastien, « La débâcle de l'équipe suisse aux Jeux olympiques d'Innsbruck (1964) croquée par Pellos dans le journal suisse romand, *La Semaine sportive* », in Attali Michaël (dir.), *Sports et Médias : du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, Atlantica, 2010.
  12. Bazoge Natalia, Attali Michaël, Grosset Yoan, Delorme Nicolas et Jorand Dominique, « Les Alpes Sportives : organe de liaison du sport dauphinois et savoyard (1919-1928) », in Attali Michaël (dir.), *op. cit.*

arme de propagande dans l'Allemagne de l'entre-deux-guerres<sup>13</sup>. Enfin, en 2015, le volumineux ouvrage dirigé par Philippe Tétart, analysant la naissance de l'information sportive à travers les presses locales de 1870 à 1914<sup>14</sup>, ne contient aucune étude analysant les illustrations, néanmoins abondantes au sein de ces publications journalistiques. De la même manière, le numéro de la revue *Hermès* « Sport et médias » dirigé par Alexandre Obœuf ne contient pas de chapitre concernant l'analyse de l'iconographie de la presse sportive<sup>15</sup>. Pourtant, certains travaux l'ont montré, les politiques éditoriales en matière d'illustration sont souvent à l'origine des succès ou des déboires des quotidiens<sup>16</sup>.

Pour tenter de répondre à cette carence historiographique, ce chapitre présente les premiers résultats d'une analyse de l'iconographie issue d'un corpus constitué des illustrations publiées dans *L'Auto-Vélo* puis *L'Auto*<sup>17</sup> de 1900 à 1944, à l'exclusion des encarts publicitaires. La méthodologie utilisée a permis la constitution d'un corpus de près de 2 800 images extraites du principal quotidien sportif français dans cette période.

Le projet s'inscrit dans la perspective d'une histoire culturelle et, plus précisément, d'une histoire sociale des représentations<sup>18</sup>. L'étude historique de l'iconographie sportive du journal *L'Auto-Vélo* puis *L'Auto* (1900-1944), sous un versant prioritairement plastique, est à multiples facettes. Dès lors, l'approche historique pluridisciplinaire et la tentative de croisement d'interprétations issues de l'histoire de la presse (biographies des illustrateurs, artistes, photographes et monographies des agences), de l'histoire du quotidien sportif *L'Auto*, de l'histoire technologique des procédés photographiques et d'imprimerie, de l'histoire des sports (techniques, institutionnelles, etc.) permet d'esquisser une problé-

---

13. Guillaume Robin, « Les caricatures comme arme de propagande dans la presse sportive communiste en Allemagne dans les années 1920 », in Attali Michaël et Combeau-Mari Evelynne (dir.), *Le sport dans la presse communiste*, Rennes, PUR, 2013.

14. Tétart Philippe (dir.), *La presse régionale et le sport : naissance de l'information sportive (1870-1914)*, Rennes, PUR, 2015.

15. Obœuf Alexandre (dir.), *Sport et médias*, « Les essentiels d'Hermès », Paris, CNRS, 2015.

16. Chermette Myriam, « Le succès par l'image ? Heurs et malheurs des politiques éditoriales de la presse quotidienne (1920-1940) », *Études photographiques*, n° 20, juin 2007 ; Chermette Myriam, « Photographie et actualité dans la presse quotidienne des années 1930 : l'essor du photojournalisme dans *Le Journal* », in Delporte Christian, Gervereau Laurent et Maréchal Denis (dir.), *Quelle est la place des images en histoire ?*, Paris, Nouveau monde, 2008.

17. Ci-après, on utilisera *L'Auto* indifféremment pour les deux titres.

18. Ory Pascal, *L'histoire culturelle*, Paris, PUF, 2004, p. 13.

matique située dans l'entrelacs de ces diverses approches et d'une relative originalité.

L'idée, qui fait suite aux travaux de Pascal Ory ou à ceux de Christian Delporte, est de montrer que l'iconographie présente dans le journal *L'Auto* est porteuse de symboliques, traduisant à la fois des imaginaires collectifs – c'est-à-dire, au sens de Durkheim, une entité créée et partagée par un ensemble social, stable dans le temps – et des éléments qui appartiennent à chaque individu et qui, pour cette raison, sont plus labiles. Il s'agit également de montrer comment les premières, les représentations collectives, influencent les secondes, les représentations individuelles, pour construire des perceptions, des imaginaires dont le journal se fait l'écho et pour véhiculer des émotions populaires ; *L'Auto* faisant ainsi preuve de ce qu'Ulrich Beck nomme le sub-politique<sup>19</sup>, c'est-à-dire une capacité à influencer la société ou du moins, pour ce journal, à donner une orientation aux pratiques sportives.

L'hypothèse est double. D'une part, l'étude quantitative essentiellement plastique de l'iconographie sportive du journal *L'Auto* de 1900 à 1944 permet de mettre en évidence un éclatement des choix éditoriaux en matière d'illustrations et ainsi de souligner la pluralité des visions du journal. Au regard de cet éparpillement et donc des difficultés à identifier une ligne éditoriale explicite du quotidien sportif quant à l'utilisation de l'illustration, il semblerait toutefois que l'intérêt constant pour l'iconographie sur toute la période de publication du quotidien révèle, à sa manière, une volonté de fédérer un public toujours plus étendu de *sportsmen* et d'amateurs de sport dans une logique économique et commerciale. D'autre part, l'engouement plus général pour l'image, la plus variée et la plus aguichante possible, traduirait cette volonté des têtes pensantes de *L'Auto* de lutter contre une concurrence de plus en plus marquée tant au niveau de la presse papier que de la radiophonie.

## **Méthodologie : des étapes de l'analyse d'images au carottage**

Le travail d'analyse de l'image ne peut pas prétendre à l'exhaustivité sur un tel volume de documents (environ 100 000 pages). Aussi, un carottage s'est très vite imposé selon des choix qui requièrent justification. La méthodologie a ainsi été discutée et construite spécifiquement afin de

---

19. Beck Ulrich, *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Aubier, 2001.

répondre au projet initial visant à appréhender l'iconographie du quotidien sur l'ensemble de la période étudiée (1900-1944).

Plus encore, même si les grilles d'analyse ont été élaborées avec l'intention de croiser au mieux approches quantitatives et qualitatives, la spécificité de l'objet de recherche et l'ampleur du nombre d'images constituant le corpus ont imposé le déploiement rigoureux d'une méthodologie adaptée, accordant au final une place déterminante à l'entrée quantitative. En effet, catégorisation et dénombrement permettent de saisir globalement l'iconographie du quotidien et d'envisager d'en analyser son évolution. L'approche quantitative sert donc de fondation à l'étude de ce volumineux corpus d'illustrations. Elle est un prérequis indispensable à la compréhension globale de l'iconographie du journal. Elle pourra et devra être complétée par des analyses plus qualitatives.

Toutefois, le décryptage du corpus des illustrations engendre la prise en considération de plusieurs niveaux d'analyse qui se conjuguent et se superposent. Leur rapide énoncé s'avère utile pour comprendre les choix opérés. L'analyse documentaire est en quelque sorte la carte d'identité de l'image. Elle rassemble des données informatives de base, telles que le type d'image (photographie, dessins artistiques, dessins humoristiques, vignettes de bande dessinée, caricatures, schémas ou encore plans ou cartes géographiques) ou la page à laquelle apparaît l'illustration. Les « entours » linguistiques, chers à Roland Barthes<sup>20</sup>, veillent à étudier le texte accompagnant l'image : titre, légende, nom de l'artiste, etc. Cette analyse linguistique aspire à saisir, en particulier, le rapport entre le texte et l'image. Autre étape, les contextes. Ils servent à confronter le corpus des images à l'« esprit du temps » et à préciser les conditions de création de l'image et de sa réception (les contextes « en amont » et « en aval<sup>21</sup> »). L'analyse plastique, quant à elle, s'attache à étudier tous les ingrédients (construction et composition de l'image, éclairage, couleur, texture, etc.) qui sont à même d'élaborer les formes artistiques de l'objet qui restitue l'image. Par exemple, la taille de l'image, évaluée en mesurant sa largeur en nombre de colonnes recouvertes, est un indicateur précieux. Parce que cette dimension plastique des représentations visuelles est considérée comme « un système de signes à part entière, comme des signes pleins, et non plus seulement comme le signifiant des signes iconiques<sup>22</sup> »,

20. Barthes Roland, *L'Obvie et l'obtus. Essais critiques III*, Paris, Le Seuil, 1982.

21. Gervereau Laurent, *Voir, comprendre, analyser les images*, Paris, La Découverte, 2000.

22. Joly Martine, *Introduction à l'analyse de l'image*, Paris, Nathan, 1994, p. 101.

elle revêt un grand intérêt pour l'historien qui tente de comprendre l'évolution de l'iconographie d'un journal sportif. En effet, elle est un indicateur objectif, aisément quantifiable, des choix éditoriaux. Elle est particulièrement propice pour dresser les grandes tendances de l'évolution de l'iconographie du journal sportif sur toute la période et les transformations de sa ligne éditoriale. Les trois étapes de l'analyse iconique (pré-iconographique<sup>23</sup>, iconographique<sup>24</sup> et iconologique<sup>25</sup>) ont été envisagées et sont venues parachever cet outil d'analyse. Elles ne seront que très peu exploitées dans ce travail qui choisit, parce qu'il constitue une première étape de recherche dans l'étude iconographique du journal

- 
23. Le niveau pré-iconographique, de l'ordre de la constatation visuelle et de l'inventaire des signifiants iconiques, aspire à révéler, par la description, la signification primaire ou naturelle de l'image. Lecture méthodique et informative de ce que le spectateur voit de prime abord, c'est la première étape de sens qui peut être distinguée. Elle permet d'identifier simplement les éléments de la scène et la scène elle-même. Elle renvoie à ce que Roland Barthes considère comme le sens dénoté de l'image, à savoir « l'analogon lui-même » (Barthes Roland, *L'Obvie et l'obtus*, op. cit.). Dans le cas du journal *L'Auto*, les critères suivants ont été retenus : sport représenté, genre du *spectrum*, *spectrum* en mouvement ou non, athlète, dirigeant ou paysage, engin mécanique, etc.
  24. Le niveau iconographique étudie la signification secondaire ou conventionnelle de l'image (Cocula Bernard et Peyrouet Claude, *Sémantique de l'image : pour une approche méthodique des messages visuels*, Paris, Delagrave, 1986, p. 110). Il s'appuie sur la connotation « cognitive » qui est « la façon dont la société donne à lire, dans une certaine mesure, ce qu'elle pense » (Barthes Roland, *L'Obvie et l'obtus*, op. cit., p. 11). C'est l'étape de l'affect moyen, du dressage, du goût culturellement appris pour quelqu'un ou quelque chose. L'étape iconographique de l'analyse iconique est une « émotion [qui] passe par le relais raisonnable d'une culture morale et politique » (Barthes Roland, *La Chambre claire*, Paris, Le Seuil, 1980, p. 48). Elle est un premier niveau symbolique qui s'impose tout naturellement à celui qui regarde l'image par une double détermination : intentionnelle (contexte de l'auteur) et prélevée au sein d'une « sorte de lexique général, commun, des symboles » (Barthes Roland, *L'Obvie et l'obtus*, op. cit., p. 41).
  25. L'étape iconologique peut être assimilée à la compréhension des significations symboliques qui modulent et actualisent diversement le sujet de l'œuvre en fonction des exigences du contexte dans lequel celle-ci s'origine (Wittkower Rudolf, « Interpretation of Visual Symbols in the Arts », in *Allegory and the Migration of Symbols*, Londres, Thomas et Hudson, 1972). Elle permet donc de s'engager à travers l'univers des valeurs de l'image. Plus complexe et plus discuté en raison des prérequis culturels sur lesquels elle repose, l'analyse iconologique envisage la confrontation avec les autres connaissances et supports, situe les images étudiées par rapport aux créations de la même époque et les lie aux mentalités, aux valeurs, aux allégories, aux mythes et aux représentations ancrées dans l'imaginaire collectif d'une nation, d'un mouvement artistique ou non, d'une classe ou d'un groupe d'appartenance dans un contexte déterminé. Cette étape n'a pas été prise en compte dans l'étude de l'iconographie du journal *L'Auto*.

*L'Auto*, de concentrer ses efforts d'interprétation à partir de l'examen des indicateurs plastiques.

Enfin, l'importance du corpus sur quarante-quatre années (nombre de journaux auquel s'ajoute le nombre d'illustrations par journal) a imposé un carottage qui a fait suite à un premier sondage réalisé en guise de test. Trois principes ont guidé l'élaboration de la phase de recueil des données. En premier lieu, la régularité mensuelle et celle de l'intervalle de temps entre chaque échantillon. Ainsi, le choix s'est posé sur la première semaine complète du mois (du lundi au dimanche) et sur un espacement temporel de trois années. En second lieu, un effort visant à respecter la saisonnalité des pratiques sportives a été mis en œuvre. Aussi, à la suite d'un premier test, les mois de février, de mai, d'août et de novembre ont été retenus en ce sens qu'ils répondaient aux principaux moments et temps forts de chaque saison. En dernier lieu, afin de conserver une constance du point de vue, le travail fut organisé de sorte que chaque historien ayant participé au dépouillement prenne en charge l'analyse de la même période de l'année sur l'ensemble du corpus.

Au final donc, la première semaine complète de chaque mois de février, de mai, d'août et de novembre est analysée tous les trois ans entre 1903 et 1942. Toutefois, les années 1901 (l'année 1900 a été écartée en raison d'un trop faible nombre d'échantillons inhérent à un journal prenant son départ en octobre) et 1944 (un tel prolongement a permis de ne pas stopper l'analyse deux ans avant la fin de la publication de *L'Auto*) ont été ajoutées. Du recueil de ces données carottées résulte la constitution d'un corpus fort de près de 2 800 images extraites d'un peu moins de 450 numéros du journal *L'Auto* entre 1901 et 1944. En définitive, pour chaque image étudiée s'inscrivant dans le cadre du carottage, une grille est établie rigoureusement autour de nombreux critères prioritairement plastiques : la situation de l'image (année, mois, jour, page, nombre de colonnes dans la page et nombre de pages dans le numéro de sorte de distinguer le pourcentage du volume de l'image dans l'ensemble du numéro du quotidien), le support de l'image (photographie, dessin humoristique, dessin artistique, vignette BD, caricature, schéma/plan) ainsi que la taille de l'image mesurée à partir de la largeur en nombre de colonnes, mais aussi d'indices iconographiques (sexe du *spectrum* ou des *spectra* sportif(s), attitude du ou des personnage(s) en mouvement ou statique, sport pratiqué) et linguistiques à l'instar, par exemple, du nom de l'artiste ayant réalisé l'œuvre reproduite s'il est repérable.

## La répartition du type des images

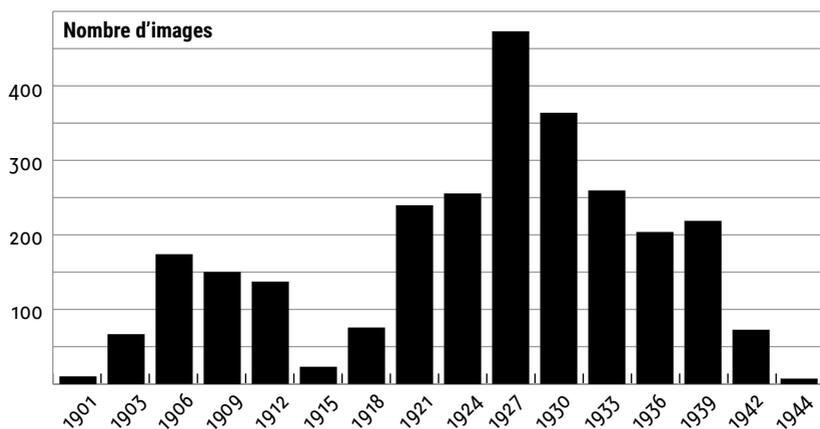
Comprendre l'iconographie du journal *L'Auto*, comprendre le statut des images quel qu'en soit le type (photographies, dessins, plans, etc.) et comprendre la fonction de ces modes particuliers d'expression journalistique nécessite d'établir en premier lieu un relevé, une sorte de cartographie des images publiées par le journal. Cette approche, certes descriptive, doit permettre de fournir des informations pertinentes – basées sur les types d'images et leur répartition étudiée dans le temps – permettant de confirmer l'hypothèse émise selon laquelle la ligne éditoriale du titre *L'Auto* apparaît éclatée. Cette disparité traduirait une pluralité des visions du journal, voire son opportunisme, mais également les jeux et enjeux poursuivis par ses dirigeants. Les rédacteurs ne choisissent pas au hasard les images qu'ils publient. Certes, celles-ci doivent illustrer et renforcer le texte, mais aussi orienter, guider les lecteurs dans la manière d'appréhender les pratiques sportives. Au-delà des contenus sur le fond et sur la forme (portrait, images d'action, etc.), photographies, dessins ou gravures ne véhiculent pas les mêmes messages. Les images ne sont pas lues et réceptionnées de la même manière par les lecteurs. L'iconographie traduit ainsi la capacité du quotidien sportif à influencer la société ou à créer des imaginaires collectifs. Les options en matière d'illustration prises par les décideurs traduisent également la politique du journal et son positionnement stratégique ou économique dans l'espace concurrentiel de la presse spécialisée (dont certains titres deviennent moins élitistes, comme *Le Miroir des sports* qui tire à plus de 200 000 exemplaires) voire généraliste de l'époque (*Paris-Soir* emploie plus d'une centaine de journalistes sportifs). En effet, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la presse use, de manière généreuse, des illustrations, dont la photographie<sup>26</sup>. *Le Vélo* et *La Vie au grand air* sont des pionniers dans ce domaine. Il s'agit de renforcer l'attrait du journal pour ses lecteurs, de prouver sa modernité (par exemple, au moment où la bande dessinée s'affirme comme un support culturel important, un journal notamment sportif qui ose publier quelques *strips* démontre sa capacité à être « dans l'air du temps »). Il s'agit surtout d'asseoir sa renommée face à une concurrence de plus en plus forte après la Grande Guerre. Et l'on peut suivre l'évolution des

---

26. Kalifa Dominique, Régnier Philippe, Thérenty Marie-Ève et Vaillantet Alain (dir.), *La Civilisation du journal. Histoire culturelle et littéraire de la presse française au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Nouveau Monde, 2011.

techniques d'impression, mais également la bonne santé financière d'un journal ou l'évolution de son lectorat en analysant les changements dans le type d'iconographie mobilisé par le titre. En effet, le type d'image utilisé par le journal permet de répondre aux attentes d'un lectorat que l'on cherche à fidéliser. Au contraire, en publiant des photographies plutôt que des dessins, des caricatures ou des *strips*, le journal a la possibilité d'interagir sur la composition sociodémographique de son lectorat, modifiant la manière dont il s'adresse à lui. En d'autres termes, l'iconographie définit le journal, illustre ses messages et traduit sa vision du monde sportif. En même temps, elle tisse des liens plus intimes, une proximité plus grande avec les lecteurs que ne le ferait le texte. Ainsi, les images constituent des indicateurs intéressants et riches du fait de la pluralité de leur type, d'autant plus si l'analyse s'appuie sur leur évolution (Figure 1).

Figure 1. Évolution du nombre annuel d'images dans *L'Auto*



Les articles à propos du sport, ceux annonçant ou relatant des manifestations sportives, comme d'ailleurs tous les textes évoquant des sujets liés au progrès sont, plus que d'autres, très largement illustrés. L'image fait vendre du papier et révèle le dynamisme du journal. Mais elle prouve également la puissance économique, politique et sociale du journal et de ses dirigeants, capables de mobiliser des réseaux pour obtenir l'exclusivité d'une grande agence photographique ou d'un caricaturiste renommé. Les images constituent à n'en pas douter une tribune dont le journal ne peut pas se passer puisqu'elles s'adressent à un public plus large que le texte. Comment peut-il en être autrement

puisque le sport, depuis les années 1910, et surtout dans la période de l'entre-deux-guerres, est devenu un élément de la culture de masse qui traduit, et se traduit, par sa spectacularisation et sa médiatisation<sup>27</sup>. En témoigne le nombre de spectateurs lors des grands événements footballistiques ou vélocipédiques et le gigantisme des stades qui sont construits après la Première Guerre mondiale. Les journaux sont d'ailleurs propriétaires, avec les municipalités, d'infrastructures sportives : Colombes appartient au *Matin* ; le Vél' d'Hiv et le Parc des Princes sont financés par *L'Auto*. Les dessinateurs de presse, les photographes, les agences se multiplient dans les premières décennies du xx<sup>e</sup> siècle et surtout dans la période de l'entre-deux-guerres. Comme d'autres titres de presse, *L'Auto* se doit de faire appel aux agences internationales qui apparaissent (NYT, Wide World, etc.), notamment pour asseoir sa réputation en France et à l'étranger, ou parce que ces structures ont obtenu le monopole sur l'une ou l'autre des manifestations organisées par le quotidien sportif. Le titre reste néanmoins assez frileux. Dans les périodes des années 1920, Wide World signe une vingtaine de clichés pour *L'Auto* et Meurisse en produit quarante, à comparer aux deux mille photographies publiées sur la période étudiée<sup>28</sup>.

Le cas de *L'Auto* est intéressant en ce sens que l'usage de la photographie, s'il devient majoritaire à partir de 1906, n'efface pas pour autant le recours à d'autres formes de techniques illustratives. La dramaturgie sportive se montre également à travers quelques gravures (même si la technique tend à disparaître dans la presse grâce à des procédés modernes d'impression qui permettent à d'autres formes iconographiques d'être publiées pour un coût et une qualité acceptables), des caricatures, des portraits dessinés (en pied, mais le plus souvent des profils ou des bustes), des documents techniques (cartes, plans, etc.) et quelques historiettes racontées autour d'une à cinq vignettes. L'analyse de l'ensemble des supports iconographiques du journal montre une irrégularité des formes iconographiques utilisées (Tableaux 1).

---

27. Clément Jean-Paul, Defrance Jacques et Pociello Christian, *Sport et pouvoirs au xx<sup>e</sup> siècle : enjeux culturels, sociaux et politiques des éducations physiques, des sports et des loisirs dans les sociétés industrielles (années 20-années 90)*, Grenoble, PUG, 1994.

28. Ce chiffre n'est que le résultat du sondage opéré. Il ne s'agit pas là du nombre total de photos publiées dans le journal de sa création à sa disparition.

Tableau 1a. Évolution du type de support iconographique (en valeurs absolues)

Année	Support						Total
	Photo	Dessin humoristique	Dessin artistique	Caricature	Vignette ou bande dessinée	Schéma, plan ou graphique	
1901	0	0	5	0	0	2	7
1903	0	5	54	0	0	5	64
1906	150	0	15	3	0	4	172
1909	117	5	10	7	3	6	148
1912	104	6	5	4	0	17	136
1915	13	5	3	0	0	0	21
1918	50	1	5	2	0	14	72
1921	186	5	22	14	0	11	238
1924	170	5	24	22	2	31	254
1927	342	74	12	25	8	15	476
1930	238	60	21	17	8	19	363
1933	225	11	5	2	2	13	258
1936	183	9	5	1	0	4	202
1939	165	25	2	6	13	6	217
1942	60	6	0	4	0	0	70
1944	3	1	0	0	0	0	4

Tableau 1b. Répartition du type de support iconographique  
(en pourcentage du nombre annuel d'images)

Année	Support					
	Photo	Dessin humoristique	Dessin artistique	Caricature	Vignette ou bande dessinée	Schéma, plan ou graphique
1901	0 %	0 %	71 %	0 %	0 %	29 %
1903	0 %	8 %	84 %	0 %	0 %	8 %
1906	87 %	0 %	9 %	2 %	0 %	2 %
1909	79 %	3 %	7 %	5 %	2 %	4 %
1912	76 %	4 %	4 %	3 %	0 %	13 %
1915	62 %	24 %	14 %	0 %	0 %	0 %
1918	69 %	1 %	7 %	3 %	0 %	19 %
1921	78 %	2 %	9 %	6 %	0 %	5 %
1924	67 %	2 %	9 %	9 %	1 %	12 %
1927	72 %	16 %	3 %	5 %	2 %	3 %
1930	66 %	17 %	6 %	5 %	2 %	5 %
1933	87 %	4 %	2 %	1 %	1 %	5 %
1936	91 %	4 %	2 %	0 %	0 %	2 %
1939	76 %	12 %	1 %	3 %	6 %	3 %
1942	86 %	9 %	0 %	6 %	0 %	0 %
1944	75 %	25 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Si la photographie domine, notamment à partir de 1906, date à laquelle elle remplace le dessin artistique et représente près des deux tiers de l'iconographie de *L'Auto*, ses variations les plus marquantes se traduisent par des différences du même ordre ou légèrement supérieures pour les autres supports iconographiques (Figures 2). Un tel constat tend à montrer que la photographie ne remplace pas le dessin par exemple, les deux formes variant de la même façon, et surtout que la politique illustrative du journal, comme sa ligne éditoriale, est instable, éclatée ; en tout cas variée et plurielle.

Figure 2a. Répartition du nombre d'images par numéro dans *L'Auto*

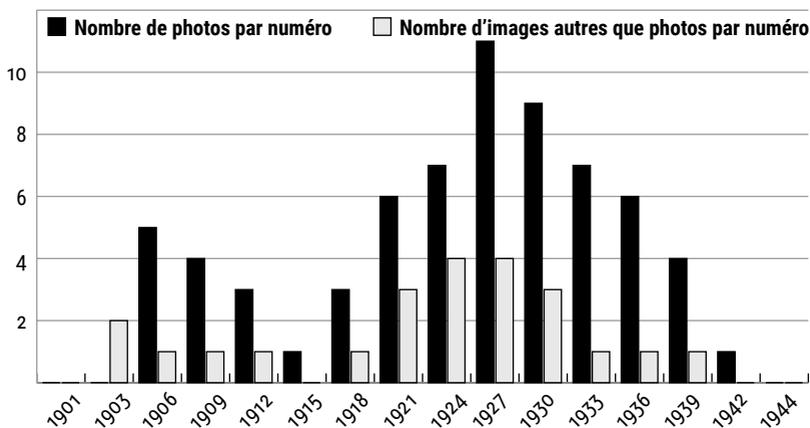
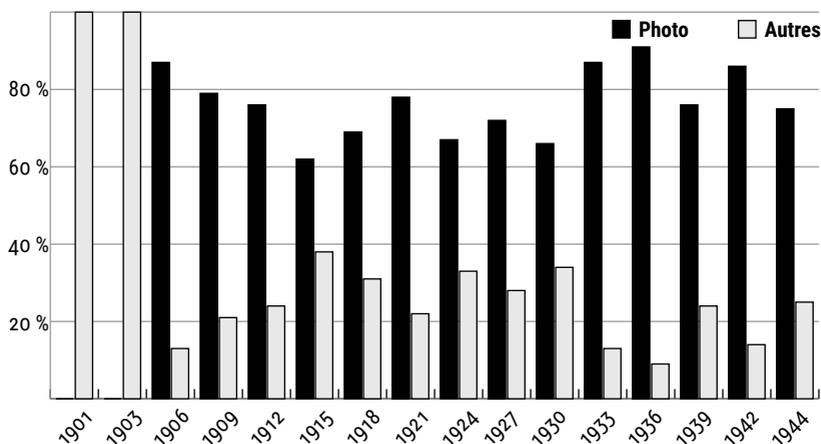


Figure 2b. Évolution de la proportion d'images selon le support



Au-delà des formes mobilisées pour illustrer le sport, le texte demeure. L'écriture tient même la place la plus importante, si l'on compare la surface occupée par l'illustration à celle des textes (Figures 3). Sans doute faut-il voir ici la matérialisation des caractéristiques sociales du lectorat du titre. Il faut attendre les années 1930 pour constater une évolution dans le rapport images-écrits. Pourtant, des inventions existent qui facilitent la transmission rapide de photographies. Citons

par exemple le téléphotographe d'Édouard Belin qui, en 1920, permet d'envoyer des photographies grâce à une liaison radio. En 1924, le même Belin installe un réseau reliant les plus grandes villes de France (notamment Strasbourg, Bordeaux, Paris, Lyon), des lieux dans lesquels les manifestations sportives les plus prisées de l'entre-deux-guerres sont organisées. *L'Auto* semble n'adopter cette innovation qu'à partir du début des années 1930, lorsque l'appareil est utilisé par les agences de photographies auxquelles le journal fait appel.

Figure 3a. Évolution de la largeur moyenne des images

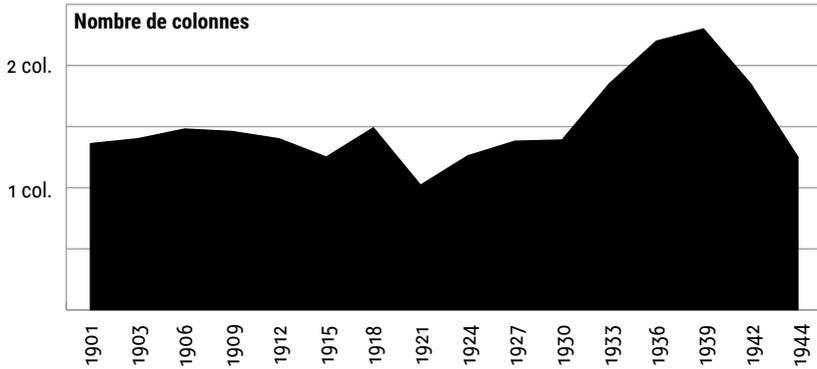
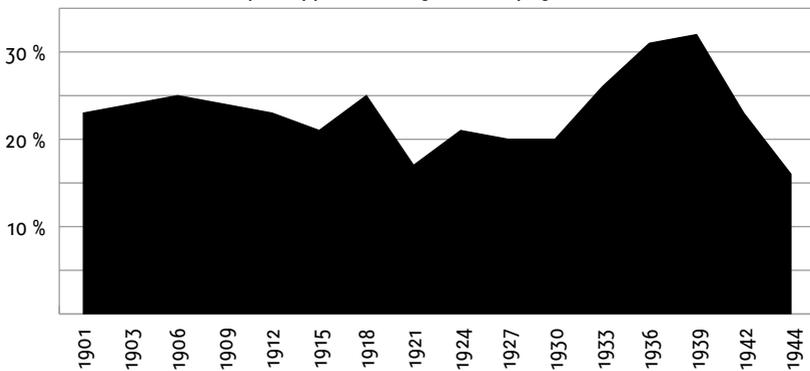


Figure 3b. Évolution de la largeur moyenne des images par rapport à la largeur de la page



Par ailleurs, il est intéressant de noter qu'il existe dans *L'Auto* des sur-sauts en faveur du recours à des formes illustratives autres que la photographie, par exemple en 1924 ou encore en 1930 (Tableaux 2). L'analyse diachronique montre d'ailleurs que le titre semble s'intéresser assez peu aux Jeux olympiques de Paris (l'analyse saisonnière permettra de montrer s'il s'agit d'une réalité ou d'un effet de moyennisation sur l'année, le titre ayant décidé de réduire l'illustration des autres événements de l'année). Ces stratégies doivent-elles être comprises comme des volontés de se distinguer de la concurrence qui, dans l'exemple de 1924, couvre très largement les Jeux de Paris ? La mobilisation des photographes à Paris en 1924 oblige-t-elle à avoir recours à d'autres techniques pour couvrir les événements sportifs organisés dans le reste de l'Hexagone ? S'agit-il de faire vite ou à bas coût pour inonder le marché de l'information lié à la manifestation olympique ? *L'Auto* souhaite-t-il mettre l'accent sur un autre type d'information que les seules épreuves, par exemple en proposant des portraits des sportifs que la photographie, mais surtout le dessin, voire la caricature, illustrent à merveille ? Le titre prend-il un accent satirique en plus de relater la vie sportive française ? L'analyse qualitative, mais aussi saisonnière proposée dans la suite de ce chapitre, pourra répondre à ces questions.

L'entrée proposée dans ce paragraphe est purement quantitative. Cette première approche doit, en effet, permettre de comprendre la répartition du type d'images dans le journal et offrir une grille de compréhension synchronique et diachronique des stratégies du journal. Croisée avec les autres approches, et notamment un travail qualitatif, elle offre également la possibilité d'affiner la lecture des symboles contenus dans l'iconographie du journal. Enfin la connaissance de la répartition des images dans le journal, croisée avec les éléments contextuels, qu'ils soient liés aux sports, (les événements, mais également les modes sportives, voire au-delà des pratiques, l'environnement et la connaissance des spectateurs du sport), qu'ils soient sociétaux ou en lien avec le fonctionnement même du journal (changement des agences photographiques, arrivée ou départ de l'un ou l'autre chroniqueur ou enfin évolution dans la gouvernance ou l'organisation y compris économique du journal, etc.) renforcent la connaissance de la politique éditoriale du journal *L'Auto*.

Il existe des formes de concurrence au sein de la presse papier, que *L'Auto* doit considérer. Mais la concurrence avec les nouveaux médias qui se développent dans l'entre-deux-guerres et qui s'intéressent eux aussi aux sports, est encore plus forte. La mobilisation d'une iconographie

somme toute importante dans *L'Auto*, quelle qu'en soit la forme, doit donc être comprise comme un moyen de lutter contre la concurrence du cinéma (même si les actualités diffusées avant les films s'intéressent peu aux sports, hormis à l'occasion des grandes rencontres<sup>29</sup>) et surtout de la radio. Le média, même si la technique existe depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, est né en décembre 1921. Les programmes radiodiffusés s'étoffent en 1922 et, le 6 mai 1923, Radiola, qui deviendra ensuite Radio-Paris, diffuse le premier commentaire sportif. Le journaliste Edmond Dehorter relate en direct le match de boxe Carpentier-Nills. Une vingtaine de jours plus tard, suite à sa victoire dans la coupe du monde de tennis, Suzanne Lenglen remercie son public au micro de la même radio. À partir de cette date, la radio connaît un développement exponentiel et ce type de compte rendu se fait de plus en plus fréquent, s'installant définitivement dans le paysage médiatique au cours des années 1930, à la faveur d'innovations technologiques permettant l'enregistrement et le jonglage entre direct et différé<sup>30</sup>. À partir de 1926, les émetteurs se multiplient qui couvrent les grandes villes du territoire français (des crédits d'État sont débloqués en 1925 et 1926) et le nombre de stations explose à tel point qu'une loi est promulguée (le décret-loi Bokanowski) qui confirme le monopole d'État et surtout permet de limiter le nombre des stations de radio (en cinq ans ce sont plus de trente stations qui émettent régulièrement). Une presse spécialisée accompagne le développement de la radio avec, par exemple en 1922, *La Parole-libre TSF* ou, entre 1922 et 1927, des magazines largement illustrés faisant paraître des articles à la fois techniques, mais également des commentaires détaillant les programmes radio<sup>31</sup>.

Le reportage sportif radiodiffusé permet de faire vivre l'événement en direct à un « spectateur » éloigné de l'arène sportive. La photographie, en particulier, l'image en général, est alors le seul moyen pour le journal papier de faire vivre à son lecteur une émotion sportive. Si le bouillonnement sonore de la radio restitue à la perfection l'ambiance du sport, ce média ne peut retranscrire autrement que par le prisme d'une tierce per-

---

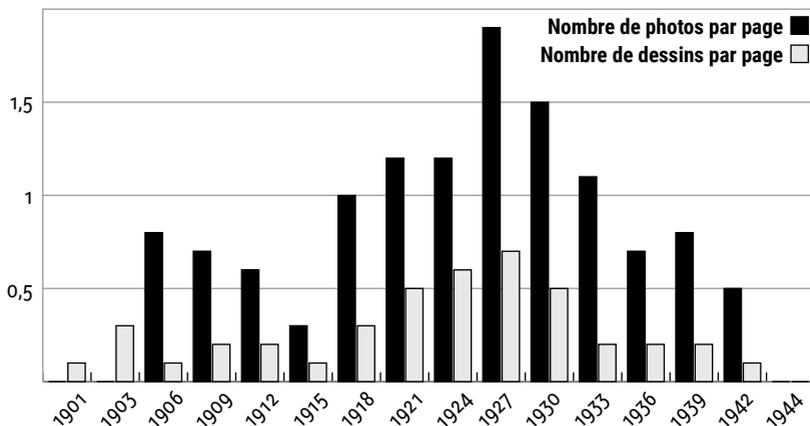
29. Voir Jeanneney Jean-Noël, *Une histoire des médias – des origines à nos jours*, Paris, Le Seuil, 2001.

30. Tétart Philippe, « De la balle à la plume. La première médiatisation des passions sportives (1854-1939) », in Tétart Philippe (dir.), *Histoire du sport en France : Du Second Empire au Régime de Vichy*, Paris, Vuibert, 2007, p. 324.

31. Voir Jeanneney Jean-Noël, *L'Écho du siècle – dictionnaire historique de la radio et de la télévision en France*, Paris, Hachette Littératures, Arte / La Cinquième, 1999 ; ou Huret Marcel, « Ciné actualités ». *Histoire de la presse filmée*, Paris, Veyrier, 1984.

sonne la vitesse, le risque, la puissance, etc. qui sont autant d'éléments inscrits dans le fait sportif. En augmentant la surface des images, *L'Auto* accroît encore sa mise en visibilité du sport et le montre à sa façon. On peut alors faire l'hypothèse que le quotidien utilise l'iconographie pour reproduire au plus près le fil de l'action sportive. En illustrant le texte, la photographie offrirait la possibilité de vivre l'événement comme si le lecteur y était, un quasi direct, de le plonger dans l'action, de le placer sur le terrain sportif. Concrètement, dans la période 1925 à 1929 (avec un pic en 1927), quel que soit le moment dans l'année et quels que soient les sports (ceux qui connaissent dans les années 1920 un fort développement comme les autres), le nombre d'images augmente par numéro, mais aussi dans chaque page. *L'Auto* devient un quotidien illustré (Figure 4). Une prudence économique, une concurrence pas aussi forte que les dirigeants du journal l'avaient crainte vis-à-vis de la radio, mais aussi des autres journaux papier, expliqueraient la décroissance de l'iconographie dans les années 1930.

Figure 4. Évolution du nombre d'images par page

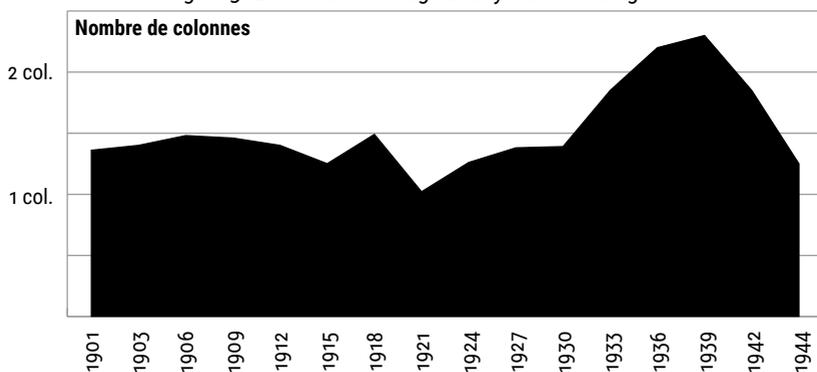


## La taille et le positionnement des images

Pour les responsables de *L'Auto*, exploiter l'iconographie revient à relayer l'information sportive sous une forme différente de l'écrit, mais également à attirer le regard du lecteur. La taille et le positionnement sont deux ingrédients essentiels pour parvenir à cet objectif. Une imposante illustration est synonyme d'attractivité. Mais peut-on déceler une tendance dans *L'Auto* ?

De 1901 à 1944, la largeur moyenne des illustrations analysées est de 1,5 colonne. Dans l'ensemble, les dimensions des images croissent (Figure 5). Le graphique montre une relative stabilité (hormis un léger creux en 1921) de la taille des images jusqu'aux années 1930, date à laquelle elle augmente de manière significative. En effet, et toujours en moyenne, l'illustration est de 1,35 colonne avant 1933 pour passer à 1,89 colonne ensuite. Cette tendance est identique si l'on prend également en compte le nombre de colonnes par page qui passe de six à huit colonnes de 1901 à 1944.

Figure 5. Évolution de la largeur moyenne des images



Cependant, cette évolution est à relativiser si la largeur moyenne des illustrations est comparée à la largeur totale d'un journal qui évolue aussi, puisque *L'Auto* oscille entre deux pages (pendant les deux guerres) et jusqu'à dix ou douze pages à la fin des années 1930. En confrontant l'évolution de la largeur moyenne des images à celle de la largeur moyenne d'un numéro, le constat est étonnant : le rapport est relativement stable et proche de 4 %. Seules les périodes des deux guerres mondiales provoquent un pic de la largeur des images, notamment des

dessins et des schémas, augmentant le rapport à près de 10 %. Autrement dit, lorsque les périodes sont troubles et chaotiques, les maquettistes de *L'Auto* augmentent la taille des illustrations. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce mouvement : le nombre d'événements sportifs diminue, les journalistes (très souvent des hommes) sont plus occupés à faire la guerre qu'à écrire et ceux qui restent sont dans l'incapacité de tout couvrir. *L'Auto* manque vraisemblablement de texte. Au final le journal, qui n'arrête pas sa parution, a peu de chose à dire sur le sport et peu de personnel pour l'écrire. Pendant les conflits, l'iconographie s'étire et prend la place laissée par l'écrit.

Quelques précisions peuvent être livrées ici pour affiner ces tendances et ces chiffres. La largeur moyenne des images publiées en Une suit la tendance observée pour l'ensemble des illustrations analysées. Dit autrement, ce n'est pas plus sur l'illustration de la Une que sur celle des autres pages que misent les responsables de *L'Auto*. Cependant, à partir de 1933, les images en Une sont un peu plus larges que celles publiées dans les autres pages. Elles s'étendent en moyenne sur 2 colonnes alors que dans les autres pages, elles sont larges de 1,6 colonne. Plus précisément, hormis les années de guerre où l'iconographie est concentrée sur les Unes pour des raisons économiques, *L'Auto* a une volonté d'illustrer l'information sportive dans son ensemble, notamment sur les pages 2 et 3, voire 4 (Tableau 2). Il ne s'agit donc pas simplement d'attirer un acheteur potentiel en rendant la Une agréable à l'œil. En d'autres termes, le journal répond au besoin de son lectorat qui souhaite être informé et n'utilise pas l'iconographie comme un outil de communication ou un levier de vente. Il cherche à faire vivre l'événement. Cependant, l'importance de l'iconographie sur l'intégralité du journal est à nuancer. En feuilletant les pages qui suivent la Une, le lecteur a souvent l'impression d'illustrations format timbre-poste intégrées ici ou là, dans certaines colonnes, en fonction des photographies d'archives disponibles dans le service iconographique de *L'Auto*. C'est notamment le cas des portraits.

Tableau 2. Largeur des images en nombre de colonnes,  
en fonction de la position (page) dans le journal

Année	Page										
	1	2	3	4	5	6	7	8	A	B	Sup 2
1901	1,0	1,2	3,0								
1903	1,2	2,3	1,5		1,1			4,0			
1906	1,5		1,6	1,0	1,3		1,2				
1909	1,4		1,5	1,1	1,6		2,0				
1912	1,5		1,5	1,0	1,2		1,3				
1915	1,3	1,0									
1918	1,4	1,3	1,8	2,0							
1921	1,0	1,0	1,0	1,1	2,0						
1924	1,3	1,2	1,1	1,4	1,5						
1927	1,5	1,4	1,4	1,3	1,4	1,2					
1930	1,4	1,3	1,4	1,5	1,4	1,7					
1933	2,0	1,9	1,6	1,5	1,3				2,0	1,1	4,0
1936	2,3	1,3	2,1	1,4	1,6	2,2	1,4	2,7			
1939	2,3	2,4	2,5	1,7	2,0	2,0	1,8	2,6			
1942	1,9	1,7									
1944	1,6	2,0									

Si la largeur de l'iconographie est au final relativement stable sur la période étudiée, il en est pratiquement de même pour l'indicateur « saison ». En effet, la taille des images varie très peu selon les périodes de l'année. En février, les illustrations font 1,52 colonne de large en moyenne, 1,48 en mai, 1,63 en août et, enfin, 1,51 en novembre. Le mois d'août est donc un peu plus illustré que les autres. La période estivale est bien entendu synonyme d'épreuves et de compétitions sportives. Nous pensons aux Jeux olympiques d'été que *L'Auto* couvre avec application. À la toute fin juillet 1912, se terminent les Jeux de Stockholm et en 1924, ceux de Paris. La première semaine du mois d'août est idéale pour effectuer le bilan de ces événements planétaires. Cette période est aussi marquée par le début des Olympiades de Berlin de 1936. Autant d'occasions pour *L'Auto* de mettre en avant des illustrations au cours d'une période aoûtienne propice à l'attraction d'un nouveau lectorat qui peut

profiter de l'aubaine des congés payés de l'été 1936<sup>32</sup> pour feuilleter les pages sportives.

Il est intéressant de caractériser la taille des illustrations selon le type d'image. Sans trop de surprise, les bandes dessinées et les vignettes sont les illustrations les plus larges avec presque trois colonnes (2,9) en moyenne par image. Publiés presque quotidiennement de février à septembre 1939, les épisodes de la série « Les aventures sportives de Maître Polycarpe » du dessinateur Daix sont, à cet égard, illustratifs. Placées en bas de la deuxième ou de la troisième page, les cases occupent une largeur de 5 colonnes sur 8 de façon à construire un processus narratif propre aux bandes dessinées. Concernant la catégorie schémas-plans-graphiques, ces images explicatives occupent en moyenne presque deux colonnes (1,9) pour permettre aux lecteurs de visualiser une invention mécanique pour l'automobile (le câble Bowden, nouveau système de transmission souple du mouvement inventé en 1902 par Frank Bowden, est illustré dans le numéro du 2 février 1903, une nouvelle technologie pour l'éclairage est dessinée le 11 février 1927, etc.), le plan d'une course (le circuit automobile des Ardennes dans l'édition du 12 août 1906, un cross cyclo-pédestre le 8 février 1939, etc.) ou encore les tracés de figures de voltige aéronautique (7 août 1918).

Enfin, il est intéressant de constater que, sur l'ensemble de la période, la photographie et le dessin humoristique occupent chacun 1,6 colonne, devant le dessin artistique et la caricature qui s'étendent sur 1,1 colonne. Mais l'analyse de l'évolution des différents types d'illustrations est riche d'enseignements (Tableau 3). Tout d'abord, le tableau montre que, dans l'ensemble, les responsables de *L'Auto* augmentent progressivement la largeur de toutes les catégories d'images. Constat assez surprenant au regard de l'évolution de la presse de l'entre-deux-guerres, la largeur de la photographie progresse, mais finalement très peu (une demi colonne). En effet, si « l'illustration par la photographie est un moyen de rendre les journaux plus attrayants, [...] il faudra attendre 1928-1930 pour qu'elle soit réellement admise et même reconnue comme un élément qui "fait vendre"<sup>33</sup> ». À la fin des années 1930, *L'Auto* joue sur le nombre de photographies pour contrecarrer le succès de « la photo, à sensation<sup>34</sup> »

32. Rauch André, *Vacances en France : de 1830 à nos jours*, Paris, Hachette, 2001 ; Corbin Alain (dir.), *L'avènement des loisirs : 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995.

33. Denoyelle Françoise. *Les usages de la photographie, 1919-1939, La lumière de Paris*, Tome 2, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 19.

34. Goddet Jacques, *L'équipée belle*, Paris, Robert Laffont/Stock, 1991, p. 102.

de son nouveau concurrent *Paris-Soir*, mais augmente très peu leur taille. En revanche, à cette période, les dessins humoristiques, les caricatures et les bandes dessinées se déploient nettement sur la largeur des pages. Assiste-t-on à un processus de popularisation de *L'Auto* par l'agrandissement, et donc la mise en valeur, des dessins satiriques ?

Tableau 3. Évolution de la largeur moyenne des images selon le type

Année	Photo	Dessin humoristique	Dessin artistique	Caricature	Vignette / BD	Schéma / Plan / Graphique
1901			0,9			2,5
1903		1,2	1,3			2,4
1906	1,5		1,0	1,2		2,0
1909	1,5	1,2	0,7	1,3	2,7	1,7
1912	1,5	1,2	1,0	1,0		1,4
1915	1,3	1,0	1,3			
1918	1,3	2,0	1,4	0,5		2,2
1921	1,0	1,0	1,1	0,8		1,4
1924	1,3	1,5	1,1	1,1	1,5	1,2
1927	1,4	1,3	1,0	1,2	2,0	1,9
1930	1,4	1,3	1,0	0,9	1,8	2,1
1933	1,7	3,9	0,7	1,0	4,5	2,9
1936	2,2	2,3	1,5	2,0		2,0
1939	2,2	2,5	2,0	1,4	4,2	1,8
1942	1,8	2;2		1,9		
1944	1,7	1,7				

Au final, *L'Auto* semble plus miser sur la quantité des illustrations que sur leurs dimensions. Le quotidien n'égale en aucun cas la composition et l'originalité artistique des larges montages photographiques élaborés par *La Vie au grand air* (certes hebdomadaire) dans lequel « le lecteur assiste au spectacle de l'actualité sportive présentée selon les formes modernes de la photographie et du cinéma qui se développent à la Belle Époque<sup>35</sup> ». À l'occasion des Jeux olympiques de Londres en 1908, par exemple, le travail graphique de *La Vie au grand air*, met-

35. Gervais Thierry, « L'invention du magazine... », art. cit.

tant en scène des photographies sur une double page complète est remarquable<sup>36</sup>. Même si les Unes de certains numéros de *L'Auto* laissent parfois la place à de timides photomontages ou médaillons multiples, sur deux colonnes de large, comme pour la présentation des principaux concurrents du grand prix de l'UVF en 1909 (Figure 6) ou de l'équipe de France de football en 1921 (Figure 7), cette démarche artistique est peu développée par la ligne éditoriale de *L'Auto*. Les analyses chiffrées de la taille des illustrations croisées avec l'étude quantitative traduisent les choix éditoriaux du journal : *L'Auto* s'inscrit plus dans un processus de compilation et de diversification de ses illustrations que dans une construction artistique et graphique méthodique.

Figure 6. *L'Auto*, 7 novembre 1909



Figure 7. *L'Auto*, 13 novembre 1921



## Saisonnalité des images

Quelles périodes de l'année voient la publication d'un nombre d'images plus important ? Les réponses apportées à une telle question sont à nuancer de par les choix méthodologiques réalisés (carottage). Néanmoins, la mise en lumière de temps forts, comme de temps morts, dans la répartition mensuelle de l'iconographie du titre de presse étudié

36. Gervais Thierry, *La fabrique de l'information visuelle : photographies et magazines d'actualité*, Paris, Textuel, 2015, p. 60-63.

est à même de révéler les mutations du journal et sa politique éditoriale. En outre, elle offre aussi, immanquablement, un regard neuf sur la transformation du mouvement sportif – en premier lieu l'évolution des pratiques sportives – observée au travers du prisme de ses représentations<sup>37</sup>. Deux logiques semblent prendre corps autour d'une fracture datée de la fin des années 1920 (Figure 8).

Dans un premier temps qui court jusqu'à la fin des années 1920, on constate que les images sont publiées majoritairement durant les mois de mai et d'août. En 1901, 1903 et 1906, respectivement 57 %, 66 % et 60 % de l'iconographie est proposée durant ces mois « d'été ». Une stabilité est ensuite observée en 1909 et 1912 (49 % puis 52 %) avant que 1915 et 1918 affichent un nouveau et net déséquilibre (30 % puis 68 %). Ce déséquilibre révèle les choix éditoriaux faits jusqu'aux Années folles. L'éventail des sports représentés est encore relativement restreint. Les pratiques abordées par le quotidien s'en tiennent aux plus élitistes et à celles qui sont chères aux instigateurs et actionnaires du journal. En effet, durant les deux premières décennies du quotidien sportif, les sports les plus représentés à l'image sont l'automobilisme et l'aéronautique, la boxe et progressivement le cyclisme, pratiqué durant la saison estivale (mai et août dans le cadre du carottage opéré) et expliquant le déséquilibre en faveur des mois d'été. Ainsi, il semble que *L'Auto* est enclin à satisfaire d'abord un public restreint de la société bourgeoise, voire aristocratique, avec quelques velléités à donner à voir des spectacles sportifs plus populaires, ou en voie de popularisation, qui ont de plus contribué à asseoir l'identité du journal – on se souvient effectivement de la concurrence que se livrent jusqu'en 1904 *L'Auto* et *Le Vélo* de Pierre Giffard, concurrence à l'origine notamment de l'organisation du Tour de France<sup>38</sup>.

Dans un deuxième temps, à partir de la fin des années 1920, aucun mois (hors période de guerre) parmi les quatre traités n'est plus riche, sur le plan iconographique, que les autres. La répartition saisonnière équilibrée est d'ailleurs frappante : environ un quart des illustrations pour chaque mois. De manière détaillée, entre 1930 et 1939, chaque mois ras-

---

37. Kalifa Dominique, « Représentations et pratiques », in Delacroix Christian, Dosse François, Garcia Patrick et Offenstadt Nicolas (dir.), *Historiographies. Concepts et débats*. Tome 2, Paris, Gallimard, 2010.

38. Gaboriau Philippe, « *L'Auto* et le Tour de France. Regard critique sur l'histoire du cyclisme et l'année 1903 », in Terret Thierry (dir.), *Histoire des sports*, Paris, L'Harmattan, 1996.

semble au moins 21 % et au plus 30 % du total annuel<sup>39</sup> des images. Plus encore, pour reprendre la comparaison précédente entre les saisons estivale et hivernale, les mois « d'été » (mai et août) oscillent entre 49 % et 53 % (51 % en excluant 1939 de l'observation). Deux interprétations sont ici envisageables. D'une part, en constatant dans le même temps que les sports exposés ne sont pas les mêmes selon les mois, avec notamment la médiatisation du football-association et du football-rugby, ce relatif et soudain équilibre souligne une fois encore la logique commerciale et éditoriale du quotidien qui s'attache donc à élargir le spectre des activités traitées. S'agit-il ici pour les éditeurs du quotidien sportif de pallier la diminution du nombre mensuel de tirages ? En effet, après une période courant de 1920 à 1933 durant laquelle le nombre d'exemplaires publiés augmente, les tirages diminuent d'un tiers dès 1934<sup>40</sup>. L'émergence d'une rude concurrence en est, là encore, l'explication la plus probable. En effet, la radio devient, dans les années 1930, un concurrent sérieux. Ainsi, s'inscrivant dans la continuité des conclusions de Pierre Albert<sup>41</sup>, Brice Monier affirme que « pour attirer des lecteurs et les empêcher de succomber au chant radiophonique, les journaux, accélérant une mutation engagée depuis le début du siècle, multiplient les transformations : la pagination augmente et le contenu est plus diversifié<sup>42</sup> ». Dans *L'Auto*, cette diversification prendrait donc la forme d'une multiplication des pratiques sportives mises en image, révélée par une répartition plus équilibrée de l'iconographie selon les mois. En outre, dans les années 1930, c'est aussi avec d'autres concurrents que le quotidien sportif doit composer. Le succès des pages sportives de *Paris-Soir*<sup>43</sup> explique également les baisses des tirages. De même, les grands quotidiens régionaux disposent désormais de rubriques sportives<sup>44</sup>, expliquant d'ailleurs l'apparition des

39. L'emploi du terme « annuel » est biaisé dans la mesure où – nous le rappelons – seules les images de quatre mois sont comptabilisées.

40. Seidler Édouard, *op. cit.*

41. Albert Pierre, *Histoire de la presse*, Paris, PUF, 2008, p. 82.

42. Monier Brice, *L'image du basket-ball dans la presse sportive française (1898-1940). L'exemple de L'Auto. D'un jeu méconnu à un sport d'envergure*, Thèse de doctorat en sciences du sport dirigée par Christian Vivier et Jean-François Loudcher, université de Franche-Comté, 2011, p. 269.

43. Bellanger Claude, Godechot Jacques, Guiral Pierre et Terrou Fernand (dir.), *Histoire générale de la presse française. Tome 3 : de 1871 à 1940*, Paris, PUF, 1972, p. 585. Voir aussi Tétart Philippe, « De la balle à la plume. La première médiatisation des passions sportives (1854-1939) », in Tétart Philippe (dir.), *Histoire du sport en France. Tome 1. Du Second Empire au régime de Vichy*, Paris, Vuibert, 2007. L'auteur consacre quelques lignes à « la révolution *Paris-Soir* » (p. 318-320).

44. Martin Marc, *La presse régionale : des affiches aux grands quotidiens*, Paris, Fayard,

pages ou articles régionaux dans *L'Auto* (« *L'Auto* dans toute la France », par exemple) avant qu'une édition « province » voit le jour, en octobre 1935. *L'Auto* tente donc de répondre à cette concurrence de différentes manières, notamment en élargissant l'éventail des sports exposés. La saisonnalité des images révèle alors la stratégie éditoriale et commerciale de *L'Auto* qui vise à accroître son public (et donc ses ventes), en contentant chacun par l'exposition d'une grande diversité de sports.

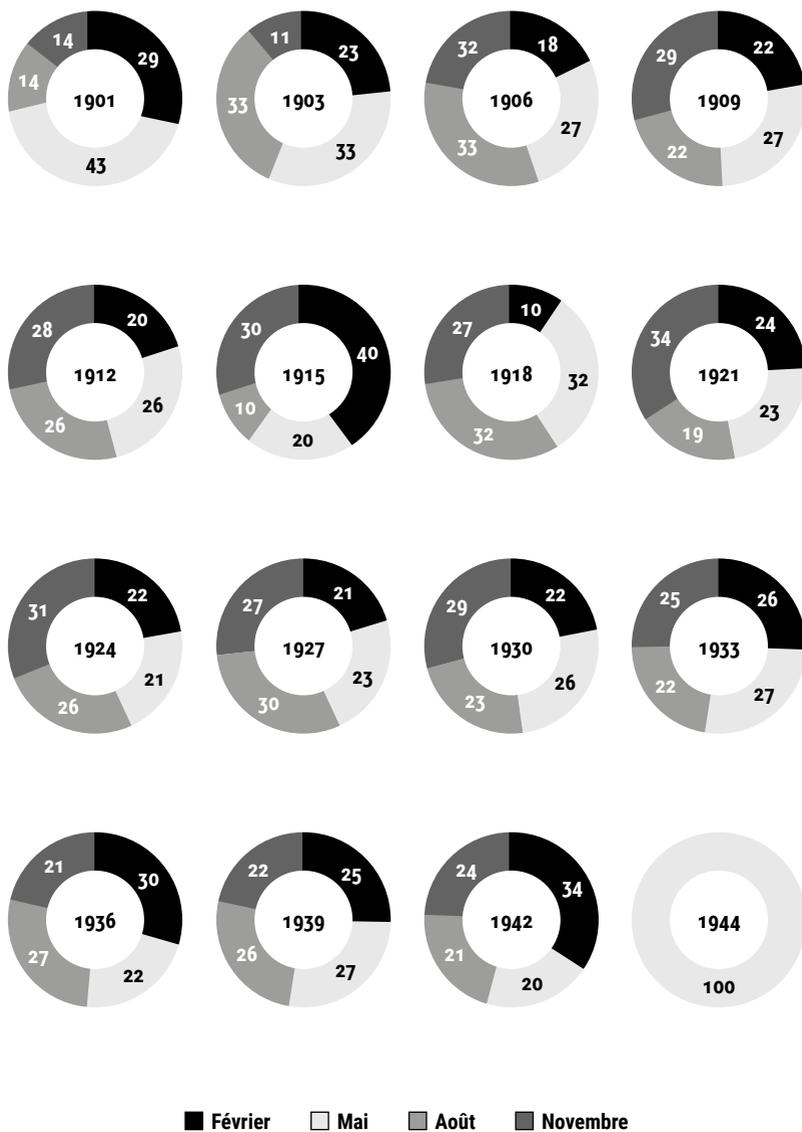
Une autre explication, d'une influence moindre sans doute, peut être encore formulée. En effet, on n'oubliera pas que le développement de certains sports peut amener à une reconfiguration de leur saisonnalité. Dit autrement, il peut arriver que certains sports aient une saisonnalité qui se déplace. C'est l'exemple du basket-ball dont il a pu être montré<sup>45</sup> qu'au cours des années 1920, avec l'accroissement du nombre d'équipes et de la durée des championnats, il passe d'un sport d'été, auquel s'adonnent les rugbymen, à un sport dit hivernal, attirant cette fois les athlètes désireux de préparer leurs compétitions estivales. Une telle reconfiguration, si elle est exemplaire, peut aussi expliquer, dans une moindre mesure certes, l'équilibre observé dans la répartition des images selon les différents mois de l'année.

---

2002.

45. Monier Brice, « Entre "Casse-tête ball" et "jeu de fillettes" : l'effémination du basket-ball dans *L'Auto* de 1900 aux années 1920 », *Sport History Review*, vol. 46, n° 2, 2015.

Figure 8. Répartition mensuelle (février, mai, août, novembre) des images publiées (en %)



## L'image-document et la représentation du mouvement

Parce que l'étude de la manière dont le mouvement sportif est retranscrit dans *L'Auto* est à situer entre monde plastique et monde iconographique, entre « matérialité d'apparitions et immatérialité de représentations mentales<sup>46</sup> », elle revêt un grand intérêt. En effet, elle parachève le projet d'écrire une histoire de l'iconographie sportive publiée dans le quotidien sportif et fondée sur une analyse plastique tout en ouvrant sur l'univers de la représentation, cette transposition du réel, cette « peau » intermédiaire dont parle Platon dans *La République*<sup>47</sup>. Réfléchir autour de la représentation (au sens commun) du mouvement sportif dans les illustrations publiées par *L'Auto* oblige à se départir de la question du réel et de sa représentation (au sens du processus social de consentement et d'imaginaire collectifs) que traduisent assez bien les deux termes anglais *image* et *picture*. Parce qu'elle se réfère à une « chose » ou à un « état de choses » dont elle aspire à enregistrer la trace et à reproduire fidèlement l'apparence, la « photographie-document<sup>48</sup> » semble alors propice à questionner les procédures qui l'ont fait apparaître comme réaliste, immédiate et vraie. On comprend dès lors pourquoi informer se révèle la fonction la plus importante pour cette notion. Plus encore, l'iconographie du quotidien sportif entre 1900 et 1944 s'avère un remarquable terrain d'investigation permettant de saisir cette mutation du monde des choses à celui des événements, ce fulgurant passage de l'immobilité à l'action, cet abandon définitif des poses statiques, préétablies et académiques, au profit de clichés pris à l'occasion de pratiques corporelles et sportives. Cependant, afin de rester en cohérence avec le fil directeur général de l'étude, l'attention est ici plus spécialement portée sur la matérialité de l'image et sur les conditions techniques et contextuelles de sa réalisation.

C'est en France, au beau milieu de l'âge d'or de la presse écrite dans la culture occidentale (1870-1914)<sup>49</sup>, qu'est créé le quotidien sportif *L'Auto*. Au cours de cette période faste héritée de la loi (on ne peut plus libé-

---

46. Gervereau Laurent, *Histoire du visuel au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Le Seuil, 2003, p. 12.

47. Platon, *La République. Du régime politique*, Paris, Gallimard (trad. Pierre Pachet), 1993.

48. Rouillé André, *La photographie. Entre document et art contemporain*, Paris, Gallimard, 2005, p. 73.

49. Jeanneney Jean-Noël, *Une histoire des médias. Des origines à nos jours*, op. cit. p. 99-122 ; Palmer Michael, « L'âge d'or de la presse », *Le Temps des médias. Revue d'histoire*, n° 27, 2016/2, p. 97-110.

rale) du 29 juillet 1881 et de l'esprit des fondateurs de la III<sup>e</sup> République aguerris aux combats contre le Second Empire oppresseur de libertés, les autres médias, et notamment la TSF, ne sont pas encore des concurrents sérieux. Pourtant, la Première Guerre mondiale et les avancées technologiques des années 1920 semblent révolutionner le monde de la photographie et de l'édition. L'étude de l'iconographie du journal *L'Auto* permet de le vérifier.

La Grande Guerre, période au cours de laquelle les « dévergondages de la pensée [et le] bourrage de crâne le plus éhonté<sup>50</sup> » se sont imposés, semble faire payer un lourd tribut à la presse. Cette croyance en l'idée selon laquelle les images diraient la vérité joue un rôle déterminant dans l'évolution des choix éditoriaux en matière d'illustration. Pourtant, les représentations de la guerre ne sont pas identiques sur toute la période des affrontements, comme le constate un certain nombre d'historiens. Séparées par la césure de 1916 (année de Verdun), deux mises en visibilité du conflit mondial se profilent. Tout d'abord, au commencement de la guerre apparaît le premier volet des gravures, des dessins et des images d'Épinal. Ensuite, la photographie et les actualités cinématographiques terminent le second volet beaucoup plus réaliste et plus sombre<sup>51</sup>. L'iconographie publiée dans le journal *L'Auto* semble confirmer ce constat. Outre la chute importante du nombre de pages par numéro et du nombre d'illustrations, aisément compréhensible en cette période troublée (Figure 1), le pourcentage d'images immortalisant une ou un athlète en mouvement est deux fois plus élevé pour les années de guerre carottées (1915 et 1918) que pour les années qui précèdent (1912) et qui suivent (1921). Ces chiffres arguent en faveur d'une politique éditoriale portant une attention toute particulière à la guerre et choisissant de la rendre visible. Concernant les années 1915 et 1918, 70 % des illustrations du journal sportif évoquent la guerre. Plus encore, la place accordée aux images non-photographiques (environ 40 %) forme un pic en 1915 tandis que ce même pourcentage s'affaisse en 1918 de près de 10 % (environ 30 % d'images autres que photographiques). Bref, la diffusion de photographies et, plus sûrement encore, de photographies montrant une scène de guerre ou simplement évoquant le « terrible » conflit mondial s'impose assez nettement au fil des quatre années d'affrontements. Faut-il en conclure, à l'instar de la réflexion d'André Rouillé sur la photographie,

50. Jeanneney Jean-Noël, *Une histoire des médias. Des origines à nos jours*, op. cit., p. 143.

51. Gervereau Laurent, *Histoire du visuel au XX<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 129.

que l'ancienne vérité des profondeurs de la pose est battue en brèche par la vérité superficielle et éphémère de l'instantané<sup>52</sup> ? Photographe donne un « effet de réel<sup>53</sup> ». Cet acte est perçu comme exact parce qu'il ne ment pas, parce qu'il n'invente pas et parce qu'il ne choisit pas. Dans cette logique et ce contexte, expression vive, peu composée, si proche de la vérité, le mouvement serait l'indice même de cet instantané, et donc du réel. Le quotidien sportif s'engage lui aussi, en cette fin de guerre, la voie consistant à porter le lecteur « sous l'évocation de la mitraille ». 51 illustrations sur les 71 étudiées pour l'année 1918 (carottée) sont des photographies pour lesquelles le « noir et blanc » a considérablement assombri la page imprimée. L'éclairage des illustrations de *L'Auto* chute donc progressivement entre 1914 et 1918 comme s'installe métaphoriquement la nuit d'un visible désespérant, d'un quotidien fait d'attentes et de corvées, secoué d'embrases sporadiques et d'horreurs soudaines. Cette seconde phase du conflit marquée par l'illustration photographique, plus sombre et plus crue, n'obtient-elle pas la première ? Tout porte à le croire. Toutefois, elle accentue encore le goût amer laissé par les représentations du début de guerre et cette impression du lecteur d'avoir été floué.

Le capital-confiance du public à l'égard de la presse écrite est donc sérieusement entamé tandis qu'émerge la radiodiffusion qui remet en cause son monopole. C'est dans ce contexte qu'il convient de comprendre l'évolution de la représentation du mouvement dans les images parues dans le quotidien sportif. Si, pendant la Première Guerre mondiale, la photographie s'impose dans la presse, annonçant un basculement visuel comme l'indique Laurent Gervereau, la percée de ce média est encore antérieure pour *L'Auto*. Effectivement, dès 1905-1906, la photographie devient un support iconographique déterminant du journal sportif (Tableaux 2) tandis qu'il faut attendre 1910 pour voir son utilisation dans le quotidien « tout en images<sup>54</sup> », *L'Excelsior* de Pierre Lafitte. Son influence persiste au cours de l'entre-deux-guerres (Figures 2). L'utilisation de reproductions photographiques dans le journal *L'Auto* constitue une façon de lutter contre la concurrence de la nouvelle ère du visuel, que Laurent Gervereau dénomme « ère de la projection (1916-1960)<sup>55</sup> ».

---

52. Rouillé André, *op. cit.*, p. 116.

53. Gervereau Laurent, *Histoire du visuel au XX<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 129.

54. Delporte Christian, *Les journalistes en France, 1880-1950. Naissance et construction d'une profession*, Paris, Le Seuil, 1999.

55. Gervereau Laurent, *Histoire du visuel au XX<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 35 ; Geslot Jean-Charles,

Plus encore, certaines thèses défendent l'idée que c'est grâce à l'effet de réel et au dynamisme lancé par le cinéma que la photographie devient publique<sup>56</sup>. Au cours des années 1930, les montages et photomontages n'ont d'autres intentions que de retranscrire le mouvement. La radio-diffusion ne procède pas autrement. Quel que soit le média, tout est cinématographique. La presse écrite sportive est la plus parfaite illustration de ce constat dès lors qu'elle aspire, elle aussi, à la transposition des images en mouvement. L'étude de la représentation du mouvement dans *L'Auto* est envisagée sous cet angle directeur. Cette position est d'autant plus justifiée que l'historien de la photographie Raymond Lécuyer constate, en 1945, que les mutations accomplies dans la technique photographique contemporaine sont « une conséquence du prodigieux développement et de la vogue mondiale de la cinématographie<sup>57</sup> ».

Mais l'interprétation serait incomplète sans la prise en considération d'une autre transformation technique déterminante. C'est en effet la conjonction de deux séries d'évolutions techniques, l'une inhérente à la photographie, l'autre relative à l'imprimerie, qui explique l'avènement de la photographie de presse. André Rouillé parle d'un « alliage fort » entre la photographie et la presse<sup>58</sup>. Outre des négatifs devenus de plus en plus sensibles et des optiques parfaitement lumineuses, c'est surtout l'arrivée d'une génération nouvelle d'appareils de petit format qui ont permis au procédé photographique de saisir l'instant. En effet, « les appareils dominants sont les Box de forme cubique (bobine de huit poses 6×9), les appareils pliants, les reflex, les petits formats [...]. Ce sont des appareils assez lourds mais performants<sup>59</sup> » dont « les temps de pose peuvent alors varier de 1/20<sup>e</sup> à 1/500<sup>e</sup> de seconde<sup>60</sup> ». Parmi ces

---

« Âge d'or pour salles obscures. La représentation du Second Empire dans *Nana* de Jean Renoir et *Si Paris nous était conté...* de Sacha Guitry », *Le Temps des médias. Revue d'histoire*, n° 27, 2016/2. Il faut cependant avoir à l'esprit que cette ère des « salles obscures » est prolongée par l'âge d'or de la télévision de 1945 à 1975 : Poels Géraldine, « Télévision : l'invention de l'âge d'or », *Le Temps des médias. Revue d'histoire*, n° 27, 2016/2.

56. Fernandez Horacio (dir.), *Fotographia publica. Photography in print, 1919-1939*, Madrid, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofia, 1999.

57. Lécuyer Raymond, *Histoire de la photographie*, Paris, Baschet, 1945, p. 193.

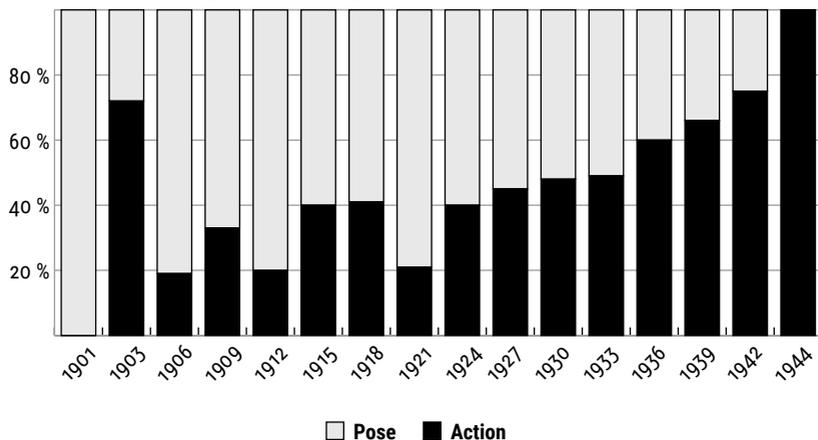
58. Rouillé André, *op. cit.*, p. 160.

59. Laffage-Cosnier Sébastien, *Les Jeux des carteries : les représentations des Jeux olympiques de 1924 à Paris à travers les cartes postales photographiques éditées par Armand Noyer, l'exemple des courses en athlétisme*, Mémoire de Master 2 Sports et société mention Recherche dirigé par Christian Vivier, université de Franche-Comté, 2 tomes, 2007, p. 14.

60. Denoyelle Françoise, *Le marché de la photographie, 1919-1939*, Tome 1, Paris,

innovations, le célèbre Leïca voit le jour en 1924. Discret, léger et maniable, il constitue l'aboutissement des précédents progrès, d'autant qu'il présente l'avantage unique d'utiliser une pellicule de cinéma de 35 mm, ouvrant la possibilité de réaliser 36 poses d'affilée. Encore fallait-il être en mesure de largement diffuser la saisie de ces instantanés ! Les progrès dans le secteur de l'imprimerie s'allient ainsi aux évolutions techniques du secteur de la photographie. C'est également au milieu des années 1920 qu'arrivent à maturité les techniques de l'héliogravure et de l'offset. L'impression de photographies dans les journaux devient enfin industriellement possible. Aussi, le graphique synthétique établissant le pourcentage annuel entre les images montrant un *spectrum* en action et celles montrant un *spectrum* statique dans le journal *L'Auto* illustre parfaitement l'impact des innovations techniques, tant dans le domaine de la photographie que dans celui de l'imprimerie (Figure 9). En effet, si l'on écarte, pour la période de guerre (1915 et 1918), les 40 % d'images révélant le mouvement qui constituent un pic que nous avons déjà explicité, c'est entre 1921 et 1924 que les images représentant l'action doublent. Cette évolution brutale est en adéquation avec les explications techniques posées précédemment. Par la suite, la place accordée à l'instantané marqué du sceau indiciel du « mouvement » et révélateur du geste et/ou de l'événement sportifs progresse régulièrement jusqu'à la disparition totale des poses photographiques au cours de l'année 1944. La concurrence de la radiodiffusion, du cinéma d'information et de la télévision se fait de plus en plus rude pour la presse écrite, et plus encore lorsqu'elle est spécialisée dans le sport. Elle impose une ouverture au monde et au nouveau que seul semble pouvoir rendre l'instantané photographique et le cliché spectaculaire.

Figure 9. Répartition annuelle des images publiées selon qu'elles représentent un spectateur en action ou en pose



Au final, l'étude de la représentation du mouvement dans l'iconographie du journal *L'Auto* entre 1900 et 1944 permet d'avancer l'idée selon laquelle le journalisme sportif moderne, pour lequel l'information ne se satisfait plus seulement du texte mais accorde une place importante à l'image, voit le jour au milieu des années 1920. Autrement dit, c'est bien une véritable révolution culturelle, intervenue dans les conceptions et les représentations du mouvement dont il est question. Le contexte de la Grande Guerre et les innovations technologiques des années 1920 permettent de mieux saisir ces mutations profondes tout aussi scientifiques qu'épistémologiques. D'un point de vue plastique et technologique, les poses, en tant que figures transcendantes auxquelles le mouvement est conventionnellement rapporté, sont transmises par la tradition et protégées par l'académisme tandis que les instantanés tranchent dans la matérialité même du mouvement. Le monde change. Le faiseur d'images d'avant la césure observée de 1916-1924 est contraint à la lenteur et à la fixité en raison des lourds et encombrants impératifs matériels. Il doit ordonner les choses et les corps dans le champ de visée et les faire poser à l'endroit même qu'il a défini pour le déclenchement. À l'inverse, à partir de 1924, les appareils de petit format, légers, maniables et dotés de films en bobine, permettent une grande mobilité au photographe qui peut arpenter l'espace-temps pour y couper, extraire, soustraire des images qui sont en prise sur le monde.

## Conclusion

L'iconographie sportive est un tout qu'il convient d'appréhender dans son ensemble. L'étude plastique quantitative des illustrations du quotidien sportif a montré la nécessité de ne pas dissocier l'analyse photographique d'un travail sur les autres supports iconiques. D'une manière générale, une certaine permanence a pu être observée. D'une part, on observe une hégémonie incontestable de la photographie, au moins depuis 1906 : son importance fluctue, mais elle représente toujours au moins les deux tiers des images publiées. D'autre part, la taille des images est relativement stable, tout au moins jusqu'en 1930. Elle augmente alors sensiblement, surtout pendant les guerres, périodes au cours desquelles l'iconographie s'étire pour combler le manque d'écrits causé par l'absence de journalistes.

Cependant, au-delà de cette continuité sur la période qui court de 1901 à 1944, cette étude, qui constitue une propédeutique à des analyses davantage qualitatives, a surtout pu révéler l'instabilité de la ligne éditoriale du journal, dans un milieu fortement concurrentiel à partir de la fin des années 1920. D'abord, suivant notre fil directeur de démonstration, l'irrégularité de la quantité de l'iconographie (en nombre) évoque les visions plurielles en matière d'illustration du sport et reflète effectivement l'éclatement de la politique du journal. Ensuite, la répartition équilibrée de l'iconographie selon les mois (saisonnalité) souligne une fois encore la logique commerciale et éditoriale du quotidien. Ce dernier s'attache à élargir le spectre des activités traitées pour séduire un lectorat toujours plus large.

Pour finir, on retiendra que la place octroyée à l'iconographie dans le quotidien sportif est intimement corrélée à l'évolution technologique mise au service d'une logique marchande. L'immédiateté, par exemple, est brandie comme un argument commercial dès lors qu'un concurrent comme *Paris-Soir* (quotidien qui « doit être vu avant d'être lu<sup>61</sup> » comme il l'annonce dans sa nouvelle formule le 2 mai 1932<sup>62</sup>) est publié en fin d'après-midi quand *L'Auto* ne paraît que le lendemain. Au moyen du bélinogramme, le but est de satisfaire l'urgence de la connaissance de

---

61. Delporte Christian, Blandin Claire et Robinet François, *Histoire de la presse en France. XX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles*, Paris, Armand Colin, 2016.

62. Voir la présentation que fait Christian Delporte de l'exposition virtuelle « La presse à la une » sur le site de la Bibliothèque Nationale de France : <http://expositions.bnf.fr/presse/>

l'actualité des lecteurs en publiant des photographies dès le lendemain, voire le soir même. La notion-clé de « photographie-document » empruntée à André Rouillé et évoquée au cours de cette étude prend ici toute sa teneur et son caractère opérationnel. Les conséquences probables sont le chiffre des ventes qui s'accroît considérablement jusqu'à plus de 300 000 tirages en 1933, avant de redescendre à partir de 1934.

Par ailleurs, la répartition des photographies selon qu'elles représentent un *spectrum* en action ou un *spectrum* statique évolue en direction d'une « spectacularisation » des images retenues pour la publication à mesure que l'on approche le mitan du xx<sup>e</sup> siècle. Un tel constat est à corrélérer avec une amélioration technique notoire, tant des procédés photographiques autorisant la prise de clichés de l'athlète en plein effort, que des procédés d'imprimerie permettant de retenir des clichés moins contrastés. Plus encore, le triomphe du cinéma à partir de l'entre-deux-guerres (« l'ère de la projection »), comme l'évoque Laurent Gervereau, impose à la photographie, pour être plus conforme au réel, de rendre compte du mouvement. Là encore, une telle révolution est permise par l'évolution technique. En particulier, l'apparition du Leica autorise, de par sa mobilité, sa légèreté, sa maniabilité, la prise de clichés plus instantanés qu'auparavant et davantage en prise sur le réel.

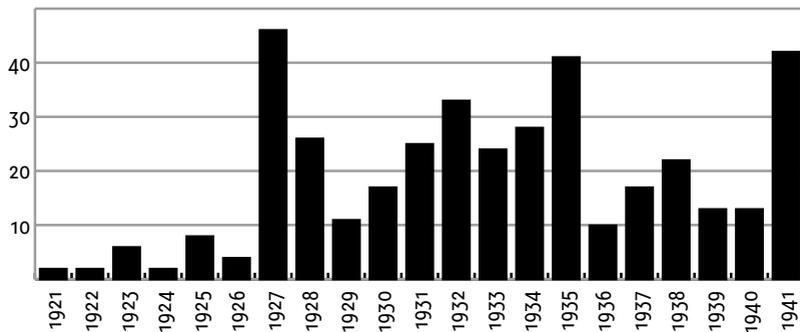
On ne saurait conclure cette étude plastique de l'iconographie du journal *L'Auto* sans révéler une énigme. Le nombre important d'images publiées en 1927 contraste nettement avec ce qui précède comme avec ce qui suit. Les sports représentés ne l'expliquent pas. Le cyclisme, par exemple, continue sur sa lancée. De même, le football (association et rugby) n'est pas davantage présent que depuis la fin de la Grande Guerre (il aura davantage la faveur du journal à partir des années 1930). Quant à la boxe, elle est toujours bien représentée. Plus encore, l'augmentation concerne les quatre relevés, c'est-à-dire les quatre mois du carottage (février, mai, août et novembre). Or, le travail de thèse de Brice Monier portant sur les représentations du basket-ball dans le journal *L'Auto*<sup>63</sup> identifie un pic analogue. Pour l'année 1927, le nombre d'images est également au plus haut (Figure 10). Le recensement est, dans le cas de ce sport collectif, pourtant exhaustif. L'hypothèse d'un effet du carottage dans l'étude plastique doit donc être écartée sans qu'aucune autre

---

63. Monier Brice, *L'image du basket-ball dans la presse sportive française (1898-1940) ...*, *op. cit.*

explication ne puisse être avancée. Une analyse plus fine, qualitative, permettra peut-être de lever le mystère de l'année 1927.

Figure 10. Évolution du nombre d'illustrations consacrées au basket-ball de 1921 à 1941



## CHAPITRE VII

# ***L'Auto* et le sport ouvrier (1918-1939) : une prétention apolitique mise à l'épreuve**

**Tom Busseuil**

---

Si le thème du sport apolitique et idéologiquement neutre est défendu dans les colonnes de *L'Auto*, des limites à cette gageure apparaissent au cœur des discours. Les conditions d'apparition du journal et la ligne éditoriale adoptée à ses débuts valident une profession de foi industrielle, coubertinienne, sociale et « bien-pensante » pour la société sportive bourgeoise. Dans ses propres fondements, la prétention apolitique toujours clamée par le journal est ainsi remise en question. La problématique est porteuse d'enjeux de recherches dans le sens où *L'Auto*, quotidien sportif destiné au plus grand nombre, est né d'industriels et de mondains qui conservent une vision traditionaliste du sport. Or, un tirage suffisant et régulier, gage de la pérennité du journal dans un secteur économique concurrentiel, repose sur l'ouverture à un large lectorat. Il est alors permis de s'interroger sur la mécanique médiatique – ses dirigeants, ses journalistes, ses réseaux – et les représentations qu'elle cherche à véhiculer.

L'objectif de ce travail consiste à étudier le traitement médiatique consacré au sport ouvrier dans les pages de *L'Auto* durant toute la période de l'entre-deux-guerres. La position monopolistique et le succès affirmé du journal après la Première Guerre mondiale, conjugués à l'élan de popularisation de la pratique sportive sous l'influence du patronat, des fédérations et de l'État, invitent à mener une telle recherche. De plus, le mouvement sportif travailliste est fortement lié aux organisa-

tions politiques et syndicales de gauche et, ce faisant, s'oppose à l'idée de la neutralité du fait sportif. Ici, le terme de « sport ouvrier » renvoie au champ des activités physiques et sportives pilotées par les fédérations travaillistes : la Fédération sportive du travail (FST) et l'Union des sociétés sportives et gymniques du travail (USSGT) après la guerre, et la Fédération sportive et gymnique du travail (FSGT) à partir de 1934. La mission de ce type d'organisations va au-delà de la simple gestion des loisirs parce que les clubs sportifs répondent indéniablement aux besoins du mouvement ouvrier, lui-même confronté à la nécessité d'encadrer les loisirs des travailleurs face aux concurrences bourgeoise ou catholique. Par son recrutement, le sport tel qu'il est proposé par les associations travaillistes est hautement représentatif de la pratique sportive ouvrière, sans qu'il en soit pour autant un indicateur exclusif.

Dans cette perspective, les rubriques couvrant l'actualité des fédérations historiques du sport travailliste constituent une priorité. Réserver au corpus un traitement quantitatif – la place et le volume réservés au sport travailliste – et qualitatif – le type d'articles publiés et le propos développé – est indispensable. Pour ce faire, le dépouillement systématique réalisé sur *L'Auto*, numéro après numéro, de novembre 1918 à septembre 1939, s'avère pratique et enrichissant. Dès lors, une alternative s'offre au chercheur. En considérant la presse comme source, il pourrait être question de la visibilité et de l'importance donnée au sport travailliste, de manière à s'engager vers une histoire des représentations à travers *L'Auto*. L'autre possibilité consisterait à faire l'histoire politique du quotidien par l'intermédiaire des informations distillées, complétées par les archives de l'organe de presse ou les témoignages de ses contributeurs. Là, un choix intermédiaire est effectué. Il serait réducteur d'envisager le sport ouvrier à travers le prisme journalistique sans tenter d'en déceler les orientations, tandis que les ressources disponibles pour ce travail ne permettent pas de s'engager pleinement dans la seconde voie. L'actualité du sport travailliste français et de ses fédérations dans un premier temps, la couverture des compétitions du sport ouvrier international dans un second, seront examinées successivement. D'articles en dossiers, il s'agit plus précisément d'étudier les phases de changement et de rupture perceptibles dans *L'Auto*, de façon à en dégager les hypothétiques prises de position.

## Place et poids des fédérations travaillistes françaises dans L'Auto

Au début du xx<sup>e</sup> siècle, le sport ouvrier français est clairement conçu comme une extension du domaine de compétence du socialisme. Juste après la guerre, son ambition politique est atténuée par la voix de ses sociétaires, lesquels aspirent à une adhésion massive de travailleurs. À côté de ce nouveau style d'exposition et de propagande, il est utile d'examiner les positionnements de L'Auto sur ce mouvement sportif autonome, avec ses évolutions, ses manifestations et ses troubles.

### La Fédération sportive du travail, d'une timide percée aux discours calqués

Dans le flot d'informations proposées par L'Auto, il faut attendre la fin de l'année 1919 pour voir apparaître le premier entrefilet relatif à l'activité du mouvement sportif travailliste français, près de cinq mois après la formation de la Fédération sportive du travail (FST) le 28 juin 1919 au congrès de Paris<sup>1</sup>. Les débuts sont timorés puisque ce n'est qu'à partir de l'année 1921 que la fédération ouvrière s'installe durablement dans les colonnes du quotidien. Les actualités communiquées aux lecteurs, relatives aux différentes épreuves du sport travailliste, figurent quelquefois en deuxième page, plus fréquemment en page 3. En novembre 1921, la FST fait l'objet d'un article qui éclaire son œuvre, exposée pour l'essentiel par le secrétaire de la fédération, Arnold Bontemps. Personnalité politique socialiste dans l'Allier et collaborateur au *Peuple* et au *Populaire*<sup>2</sup>, il s'exprime longuement sur « le très intéressant développement pris par le sport dans les milieux ouvriers<sup>3</sup> ». L'heure est à la relance. Le faible essor du sport ouvrier avant la Grande Guerre s'explique par l'obligation (théorique) jusqu'en 1914 d'être membre du Parti, ou bien enfant de membre, pour pouvoir adhérer à la Fédération sportive et athlétique socialiste (FSAS). Dans l'entrevue réalisée en 1921, le secrétaire de la FST veut renverser la vapeur et préciser que « pour être admis, aucune opinion politique n'est exigée, point n'est besoin d'être communiste,

---

1. L'Auto, 28 août 1919, p. 2.

2. Bouba Philippe et Rougeron Georges, « Bontemps Arnold », *Le Maitron, Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, en ligne : <https://maitron.fr/spip.php?article156508> (consulté le 20/05/2020).

3. L'Auto, 10 novembre 1921, p. 1 et 2.

socialiste ou simplement coopérateur, il suffit d'être club ouvrier ». Au début des années 1920, l'objectif est d'inciter les ouvriers à éprouver plus fortement le sentiment d'appartenir à une classe spécifique. Dans *L'Auto*, la parole émane de la fédération travailliste ; c'est toujours de façon indirecte que le quotidien sportif relaie les évolutions observées à la FST. Au cœur des articles, la prise de position est nulle ; *L'Auto* n'est qu'un messenger, une voie de presse au sens strict qui diffuse uniquement les déclarations d'un responsable du groupement. Un article paru en août 1922, reproduisant le papier de la revue *Sciences et Sport*, l'illustre parfaitement<sup>4</sup>. En réalité, le journal traduit les orientations nouvelles de la fédération travailliste parce que les propos retranscrits respectent bien l'apolitisme, ligne de conduite affichée de ses pages. Les résolutions de la FST peuvent alors être partagées sans censure particulière. Pourtant, la conception « apolitique » adoptée au début des années 1920 par la FST est source de critiques virulentes de la part de membres du Parti communiste et provoque bien des turbulences à l'intérieur de la fédération. Si elle trouve sa place dans le quotidien, c'est qu'il existe un compromis au moins tacite entre le titre et la fédération pour que la communication assurée par la FST et reprise par *L'Auto* ne fasse pas état de ces agitations politiques.

Dans cet esprit, lorsqu'une avancée significative dans le domaine du sport survient, *L'Auto* sort de sa réserve sous la plume du jeune Marcel Oger, chef adjoint des informations, à qui est confiée la couverture médiatique du mouvement sportif ouvrier. Désormais, le journal s'exprime sur le cas travailliste pourtant épineux, les commentaires fleurissent à côté de l'intervention d'Arnold Bontemps, et en appuient parfois la propagande<sup>5</sup>. Au lendemain du vote « rupture » à Montreuil-sous-Bois en juillet 1923<sup>6</sup>, *L'Auto* annonce la tenue du congrès, se contente de signaler les deux parties en présence, sans en rendre compte de manière précise puisque « on discuta beaucoup plus politique que sport<sup>7</sup> ». La situation y est tout de même qualifiée de dommageable sous l'angle sportif. Avec le développement du « sport rouge »,

---

4. *L'Auto*, 5 août 1922, p. 3.

5. *L'Auto*, 15 novembre 1922, p. 1.

6. Deux organisations concurrentes apparaissent à la suite de ce vote, provoqué par le choix de l'affiliation internationale, l'Internationale rouge sportive (IRS) pour la FST et l'Internationale sportive de Lucerne (ISL) pour la FST-ISL (future USSGT), fondée par les scissionnistes socialistes.

7. *L'Auto*, 24 juillet 1923, p. 3.

plus qu'une question d'affrontement politique, le sport devient un lieu d'expression et de diffusion idéologiques. La situation n'échappe pas à *L'Auto* qui fait état des secousses fédératives, condamne les recrutements confessionnels ou politiques et souligne les « méfaits des divisions intestines<sup>8</sup> ». Au moment de tirer les enseignements comparés de la spécialisation observée à la FST et à la Fédération gymnastique et sportive des patronages de France (FGSPF), le quotidien donne toutefois raison aux dirigeants de la FST qui veulent réunir entre eux les jeunes gens des groupements ouvriers socialistes, avec la précision suivante : « Union sur le sport, quitte, ensuite, à montrer, sur les terrains politique ou syndicaliste, son attachement à telle ou telle tendance de parti<sup>9</sup> ». Quand sur le plan politique, la fédération communiste « radicalise » sa position, il est paradoxal de remarquer l'intérêt porté par le quotidien aux difficultés que sa concurrente rencontre. De cette façon, quand Albert Guillevic, secrétaire général de la FST-ISL, vitupère contre l'État et la ville de Paris qui ne lui apportent aucune aide financière ou matérielle, les colonnes de *L'Auto* lui sont ouvertes<sup>10</sup>.

### Remous politiques et retour de bâton médiatique

En tant que section de l'Internationale rouge sportive (IRS), la FST a pour mission de diffuser les convictions révolutionnaires du mouvement communiste au sein du champ sportif. À travers le quotidien, le message se fait moins virulent et plus modeste, condition *sine qua non* d'une visibilité au sein du plus grand média sportif hexagonal. Cette attitude lui permet de conserver les « faveurs » du journal, qui demeurent tout de même fragiles au vu du volume et de la place de son actualité pendant la première moitié des années 1920. En 1927 et 1928, *L'Auto* propose une rubrique éphémère intitulée « Revue de presse ». De courts articles du *Sport ouvrier*, organe bimensuel de la FST fondé en août 1923, sont reproduits de manière épisodique. Le traitement qui est consacré à ces extraits est significatif, dans la mesure où un commentaire critique et acerbe est systématiquement adressé à la suite<sup>11</sup>. *L'Auto*

---

8. *Ibid.*

9. *L'Auto*, 8 août 1923, p. 4.

10. *L'Auto*, 24 août 1923, p. 5. On remarque que l'auteur de l'article écorche sérieusement le nom du secrétaire de la FST-ISL, qu'il retranscrit par « Gilvic ».

11. *L'Auto*, 12 avril 1927, p. 2 ; 21 novembre 1927, p. 2 ; 31 décembre 1927, p. 2 ; 4 février 1928, p. 2 ; 23 juillet 1928, p. 2.

s'enquiert ici des discours de la publication partisane de la fédération communiste pour mieux les déconstruire. Il le fait du reste pour d'autres titres et articles parus et commentés dans la revue de presse – c'est le but d'une telle rubrique –, mais la virulence des commentaires laisse présager une nouvelle orientation prise par la rédaction de *L'Auto*. Cette constatation doit être replacée dans un contexte particulier, celui d'un durcissement de la position de la FST et d'une affirmation du politique au cœur de ses ambitions et discours. Le développement du mouvement sportif ouvrier n'est pas à dissocier des efforts déployés par *Le Populaire* et surtout par *L'Humanité*, qui délègue à la FST l'organisation de son Grand Prix cycliste imaginé par Paul Vaillant-Couturier. Au cours de ces années, les deux groupements ouvriers se heurtent à l'ostracisme des autres fédérations et des pouvoirs publics. Jusqu'à la fin du gouvernement d'union nationale, les épreuves organisées sur la voie publique sont ainsi interdites au motif qu'elles relèvent de la propagande – les éditions du Grand Prix de *L'Humanité* ne sont pas organisées de 1929 à 1931. La première édition du cross de *L'Humanité* en 1933 traduit un changement d'échelle grâce à un relais médiatique important<sup>12</sup>. Il reste qu'au tournant des années 1930, la situation entrave l'essor du sport travailliste qui entretient son improductive scission en reproduisant les relations tendues de la SFIO et du PC. Dès lors, *L'Auto* adopte une position caractéristique de cette période et s'aligne sur l'animosité ambiante qui cerne le sport travailliste et ses manifestations. À un moment où le Parti communiste français prend l'exaet contre-pied des valeurs communément admises par la société française, le paroxysme sportif d'un anticommunisme larvé semble être atteint. Par ce biais, *L'Auto* participe au rejet d'un système « qui est la négation de tout ce à quoi (la société) tient<sup>13</sup> ».

La FST est tout particulièrement ciblée. Conjointement à la critique montante des positionnements idéologiques de la fédération, un glissement s'opère vers une couverture médiatique plus importante pour l'Union des sociétés sportives et gymniques du travail (USSGT). Dans un premier temps, l'assimilation des deux fédérations opérée par *L'Auto* est troublante. À côté de l'appellation « FST », « Lucerne » ou « IRS » figurent parfois entre parenthèses, permettant de faire la distinc-

---

12. Voir Attali Michaël, « Le cross de *L'Humanité* : un événement médiatique, sportif et idéologique (1933-1957) », in Attali Michaël (dir.), *Sports et médias. Du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Biarritz, Atlantica, 2010, p. 393-409.

13. Bernstein Serge et Becker Jean-Baptiste, *Histoire de l'anticommunisme en France*, Tome 1 : 1917-1940, Paris, Orban, 1987, p. 237.

tion entre les deux groupes. Le plus souvent pourtant, seule la mention « FST » est visible. Dans ce cas, il est bien difficile pour le chercheur de déterminer, en l'absence de précision complémentaire, l'organisateur des épreuves. Le flou est conservé, peut-être parce que l'espoir d'une fusion entre les deux groupements demeure<sup>14</sup>. En revanche, il est plus clair qu'à compter de l'année 1926, l'USSGT occupe une place qui, à l'examen de l'ensemble des articles consacrés au sport travailliste, devient croissante jusqu'aux années 1930. L'exposé des opinions de Léon Blum et de la SFIO, qui tendent à chercher dans le sport une « âme » purement socialiste par l'action de la fédération attirée, en est le premier jalon<sup>15</sup>. La tonalité résolument politique de l'article ne laisse pas de place au doute. Il s'agit bien d'un choix fort opéré par le journal, conforté en 1929 par la publication de dossiers complets sur l'activité de l'USSGT, comme il l'avait fait avec la FST unifiée, mais comme il se refuse à le faire pour la section française de l'IRS. Les interrogations restent les mêmes, mais cette fois-ci, c'est à l'Union socialiste d'y répondre<sup>16</sup>. Les interviews, réalisées pour le compte de *L'Auto* par Arnold Bontemps, devenu dirigeant de l'USSGT à la scission, se veulent cordiales et bienveillantes<sup>17</sup>. Il n'en demeure pas moins que le groupement reste à son tour relégué aux dernières pages du quotidien sportif. À l'exception de sa fête fédérale et internationale de gymnastique en 1931<sup>18</sup>, l'actualité reste sommaire. Les approfondissements sur son positionnement vis-à-vis des fédérations sportives n'interviennent qu'en 1934, au moment où *L'Auto* sent l'imminence de la réunification avec la FST et œuvre pour qu'elle se réalise enfin. Sans vouloir y toucher, avec un désintéressement toujours clamé, le journal s'immisce dans les débats et tente de faire pencher la balance<sup>19</sup>.

### Le virage de la FSGT ou l'adoubement par *L'Auto*

Dès 1933, les prémices d'un changement poignent à travers le journal, qui narre la création d'un nouveau groupement, la Fédération sportive des travailleurs français<sup>20</sup>. *L'Auto* fait courir le bruit de la fondation d'une

---

14. *L'Auto*, 23 novembre 1926, p. 1.

15. *L'Auto*, 31 décembre 1927, p. 2.

16. *L'Auto*, 8 janvier 1929, p. 1 et 2.

17. *L'Auto*, 10 janvier 1929, p. 1 et 4.

18. *L'Auto*, 29 janvier 1931, p. 1 ; 23 mai 1931, p. 3 ; 24 mai 1931, p. 5.

19. *L'Auto*, 26 août 1934, p. 5.

20. *L'Auto*, 26 août 1933, p. 4 ; 13 septembre 1933, p. 2.

fédération sportive « qui s'appellerait la Fédération Nationale Sportive Syndicale et se dresserait comme une émanation de la Confédération Générale du Travail et de l'Union des Syndicats, à côté de la FST, de l'USSGT et en face des fédérations affiliées au CNS<sup>21</sup> ». Le chercheur peut légitimement supposer que *L'Auto*, en médiatisant ces créations, espère hâter le processus d'union qui tarde à se concrétiser entre la FST et l'USSGT. En décembre 1934, la réunification des deux parties sous la bannière de la Fédération sportive et gymnique du travail (FSGT) constitue le tournant attendu. Pour autant, le quotidien sportif en attend toujours plus, et réclame l'entrée des groupements travail-listes « dans la grande famille sportive<sup>22</sup> ». L'accord signé avec l'Union française des œuvres laïques d'éducation physique (UFOLEP) est un premier pas dans cette direction. *L'Auto* relate avec une attention toute particulière l'évolution des rapports entre la FSGT et le Comité national des sports (CNS) à la fin de l'année 1935<sup>23</sup>. S'en suit une série abondante d'articles correspondant aux rebondissements sur les accords potentiels que le groupement ouvrier s'apprêterait à nouer avec différentes fédérations. Du Comité national d'éducation physique et sportive (CNEPS, ex-CNS) à la Fédération française d'athlétisme (FFA), les entrefilets sont nombreux pour rendre compte des avancées parfois trompeuses en faveur de l'union sportive. Il apparaît clairement que les positions se crispent ; *L'Auto* en rend compte, notant par exemple « un courant d'hostilité [qui] se manifeste chez les athlètes à l'égard de la F.F.A.<sup>24</sup> ». Le quotidien doit même se justifier, lorsque la FSGT considère qu'il s'est trop avancé sur le sujet<sup>25</sup>. Finalement, après d'âpres négociations, ce n'est qu'avec la Fédération de basket que la FSGT se lie officiellement, pour la plus grande joie du journal qui déclare solennellement que « cette décision marquera une date dans l'évolution et l'histoire du sport français<sup>26</sup> ».

Désormais, le mouvement travailliste dispose d'une visibilité accrue dans le quotidien, d'une part sur le terrain des compétitions, d'autre part dans l'organisation du sport français<sup>27</sup>. L'impression qui domine

---

21. *L'Auto*, 23 juin 1934, p. 1.

22. *L'Auto*, 23 décembre 1934, p. 5.

23. *L'Auto*, 7 novembre 1935, p. 1 ; 8 novembre 1935, p. 7 ; 23 décembre 1935, p. 1 ; 31 décembre 1935, p. 5 ; 1<sup>er</sup> janvier 1936, p. 6.

24. *L'Auto*, 23 mai 1938, p. 5.

25. *L'Auto*, 16 avril 1939, p. 4.

26. *L'Auto*, 21 juillet 1937, p. 1.

27. *L'Auto*, 1<sup>er</sup> mars 1938, p. 6.

est celle d'une relative complaisance à propos de l'actualité véhiculée par la FSGT, qui demeure assez éloignée du terrain politique au sens strict. Quand bien même elle y a trait, il s'agit d'orientations fédératives ou bien de propositions faites aux partis politiques dans le domaine des sports et loisirs. Tel est le sens du plan d'action minimum proposé par la FSGT avant les élections législatives de 1936, que *L'Auto* adoube d'abord<sup>28</sup>, tempère ensuite « quand [la FSGT] place le sport sur le plan politique de la lutte de classes<sup>29</sup> ». Le gouvernement du Front populaire constitué, Henri Desgrange, directeur de *L'Auto*, signe une sortie fracassante dans *L'Humanité* :

À mon avis et en dehors évidemment du sport travailliste dont l'intégrité est reconnue, je dirai sans ambages que le mouvement sportif en France est pourri par l'argent et géré par des « toquards ». Si votre parti est capable d'assurer sa gestion par des hommes jeunes et compétents et de l'expurger des contingences commerciales, il aura rendu à la France un énorme service<sup>30</sup>.

L'éditorial publié dix jours plus tard dans *L'Auto* pour rectifier les accusations de « vénalité » et de « malhonnêteté » formulées dans *L'Humanité* à l'encontre des dirigeants sportifs peine à rectifier le tir<sup>31</sup>. L'attitude du quotidien est en fait des plus ambiguës. D'un côté, sans que l'information ne lui soit imposée, il remarque la présence de parlementaires à une réunion de la FSGT<sup>32</sup> ou signale la participation de deux anciens sous-secrétaires d'État à une conférence des travaillistes<sup>33</sup>. Dans sa rubrique « La Révolution à faire », il examine en outre, à travers les débats de la FSGT, les répercussions des quarante heures sur la vie sportive<sup>34</sup>. De l'autre côté, Marcel Oger, promu chef des services de la rédaction, et Fernand Lomazzi, chargé de la rubrique du sport ouvrier, n'hésitent pas à reprendre la fédération et à lui reprocher des tendances politiques jugées parfois trop visibles, ou ses manquements aux droits premiers de la liberté de la presse et à la déontologie de la profession. Les

---

28. *L'Auto*, 26 janvier 1936, p. 6. Trois ans plus tard, on retrouve l'approbation du journal pour l'action de la FSGT en faveur des sports (12 janvier 1939, p. 1 et 5).

29. *L'Auto*, 3 mai 1936, p. 2.

30. *L'Humanité*, 18 mai 1936, p. 1 et 2.

31. *L'Auto*, 28 mai 1936, p. 1.

32. *L'Auto*, 5 mars 1936, p. 6.

33. *L'Auto*, 10 janvier 1939, p. 5.

34. *L'Auto*, 9 septembre 1937, p. 3.

méthodes employées par la FSGT pour diffuser l'information révoltent le journal. Au sujet d'un congrès donné à huis clos, *L'Auto* s'insurge une première fois<sup>35</sup>, surenchérit le lendemain en expliquant que « le secret n'était pas pour toute la presse » et « qu'il a été donné le droit à différents journaux – dont certains collaborateurs appartiennent d'ailleurs à la FSGT – d'assister au congrès et d'en donner de larges comptes rendus, tandis que *L'Auto* n'avait qu'un maigre communiqué officiel à faire composer<sup>36</sup> ». Ce régime préférentiel est encore soumis à de vives critiques en 1937, quand *L'Auto*, désabusé, constate qu'« on doit se contenter des explications données par les journaux politiques amis de la FSGT<sup>37</sup> ». À l'approche de la guerre, les relations semblent s'apaiser entre le quotidien et la fédération. Les échanges sont réguliers, comme en témoignent les félicitations adressées par Marcel Oger lors de l'inauguration des nouveaux locaux de la FSGT<sup>38</sup> ou la visite effectuée par le secrétaire général de la fédération Auguste Delaune, au siège du quotidien sportif au cours du même mois de février 1938<sup>39</sup>.

Alors que les structures de la FST et de l'USSGT échouent dans le projet de promouvoir un sport authentiquement prolétarien, les succès quantitatifs de la FSGT donnent raison au renoncement de la juxtaposition du sport et de la lutte des classes. C'est à cette date que *L'Auto* s'engage dans une mission unificatrice de toutes les fédérations sportives françaises et par là même, délaisse ses jugements péjoratifs, révisé son opinion à l'égard du sport ouvrier, et reconsidère la place à accorder aux manifestations travaillistes et aux doléances de leurs meneurs.

## **Le sport ouvrier à l'international : entre fascination et défiance**

Afin d'élargir l'horizon de ce travail, il est nécessaire d'observer le regard porté par le quotidien sur les grands événements internationaux que le sport ouvrier organise. Cette étude devient un objet de recherche stimulant en raison du grand potentiel de visibilité de ces manifestations, qui visent à transmettre des idéaux sportifs, sociaux et politiques. Le sujet est sensible et peut permettre d'apprécier la conduite prétendument neutre de *L'Auto*.

---

35. *L'Auto*, 27 décembre 1936, p. 2.

36. *L'Auto*, 28 décembre 1936, p. 2.

37. *L'Auto*, 21 juillet 1937, p. 1.

38. *L'Auto*, 8 février 1938, p. 2.

39. *L'Auto*, 20 février 1938, p. 5.

## La Russie des « Soviets » et le « sport rouge », rouge essentiel et valeur étalon

Au cours des années 1920, le sport ouvrier établit ses propres Jeux. Les Olympiades ouvrières, organisées par l'Internationale sportive de Lucerne (ISL) et les Spartakiades internationales, proposées par l'Internationale rouge Sportive (IRS), sont érigées « face au modèle de la compétition sportive internationale qui permet aux nations d'affirmer leur existence et d'exposer leurs progrès techniques, industriels et économiques<sup>40</sup> ». Ces événements ont notamment vocation à propager l'idéal de l'internationalisme prolétarien. La scène sportive internationale se divise dans un premier temps avec la création de l'ISL en 1920. Cette organisation se place en parallèle des fédérations sportives dites « bourgeoises » et du Comité international olympique (CIO), par opposition aux fédérations sportives ouvrières. Elle rassemble les structures sportives ayant un soutien politique socialiste. Devenue Internationale sportive ouvrière socialiste (ISOS) en 1928, elle tarde à émerger dans *L'Auto*. Mentionnée sporadiquement à partir de sa création, ce n'est qu'en 1930 que l'actualité de la fédération est examinée plus attentivement. Le titre du premier article, « Les fédérations dont on parle peu », est évocateur<sup>41</sup>. Les indications générales sur l'ISOS sont complétées un mois plus tard par un tableau renseignant plus précisément les effectifs de la fédération par pays<sup>42</sup>. Créée le 23 juin 1921 à Moscou comme organisation auxiliaire de l'Internationale communiste, l'IRS s'appuie quant à elle sur des sections et des groupements sympathisants situés notamment en Europe centrale, en Europe occidentale et en Scandinavie. Sa plus grande section nationale est de loin celle de l'Union soviétique. Le *Komintern* reconnaît publiquement l'IRS en 1924, confirmant encore un peu plus l'implication du domaine politique dans le sport. L'IRS est en partie dépendante des décisions politiques du *Komintern* et doit se baser sur les orientations politiques et idéologiques de cette organisation. Longtemps, traiter la question du sport dans ce pays est loin de constituer une priorité pour le journal sportif<sup>43</sup>.

---

40. Gounot André, « Face au sport moderne. 1919-1939 », in Vigreux Jean et Wolikow Serge (dir.), *Cultures communistes au XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, La Dispute, 2003, p. 205.

41. *L'Auto*, 11 mars 1930, p. 1 et 4.

42. *L'Auto*, 6 avril 1930, p. 4.

43. On relève qu'en 1924, le correspondant M. Dekeyser insiste sur le fait que la Russie

En 1932, la donne change. C'est le « camarade Guitard » qui, de retour d'un voyage en URSS, conte la naissance du sport dans ce pays<sup>44</sup>. Un mois plus tard, la France et l'URSS signent un pacte de non-agression. Ce rapprochement diplomatique, conforté durant l'année 1934 par l'action de Louis Barthou aux Affaires étrangères<sup>45</sup>, fait tomber quelques barrières. Dans le cadre de dossiers traitant du sport à l'étranger et réalisés par le chef des reportages Robert Perrier, le quotidien lève définitivement le tabou sur le « sport au pays des Soviets<sup>46</sup> ». D'emblée, le constat est rude et partial, lorsqu'il déclare que « l'U.R.S.S. est gouvernée par un système dictatorial, auprès duquel ceux de Mussolini et de Hitler sont d'une relative douceur<sup>47</sup> ». L'étonnement est ainsi de mise pour le journaliste quand le président géorgien du Conseil supérieur de l'éducation physique sacralise l'action du guide Staline et pointent les prétendues carences du système politique et social occidental<sup>48</sup>. Ici, l'exigence et la mission de neutralité du journal sont remises en cause. On peut parler d'un véritable découplage opéré dans les interprétations politique et sportive de l'action soviétique. Si la première laisse transparaître la perplexité ou l'animosité du journaliste, l'utilisation des loisirs de l'ouvrier est globalement perçue comme faisant l'objet d'un souci constant des dirigeants de l'Union soviétique<sup>49</sup>. « Il faudrait être d'un parti pris révoltant pour ne pas signaler ces excellentes initiatives<sup>50</sup> », déclare Robert Perrier au moment d'examiner l'institution de la récréation sportive à l'usine. Par un habile jeu de miroir, le journaliste met ainsi en évidence l'impotence des gouvernements français pour l'organisation des sports. Finalement, un problème de taille subsiste. L'URSS n'est membre d'aucune fédération sportive internationale officielle et souffre également de l'ostracisme de gouvernements de certains pays qui refusent de délivrer des visas aux sportifs soviétiques. Faisant état des difficultés rencontrées par le sport travailliste en Europe occidentale, *L'Auto* pousse

---

se désintéresse du tennis, « sport vraiment trop bourgeois », affichant l'esprit sportif du pays (30 décembre 1924, p. 1 et 3).

44. *L'Auto*, 5 octobre 1932, p. 6.

45. Sur l'« ère Barthou », voir l'ouvrage de Duroselle Jean-Baptiste, *La Décadence*, Paris, Imprimerie nationale, 1979.

46. Du 7 au 30 août 1934, « *L'Auto* en U.R.S.S. » dresse le portrait de la Russie sportive, comme il le fera l'année suivante au Japon et aux États-Unis.

47. *L'Auto*, 8 août 1934, p. 1.

48. *L'Auto*, 25 août 1934, p. 1 et 2.

49. *L'Auto*, 12 août 1934, p. 1 et 2 ; 9 août 1934, p. 1 ; 17 août 1934, p. 1 et 2.

50. *L'Auto*, 13 août 1934, p. 1 et 2.

un cri d'alarme<sup>51</sup>. L'interview réalisée un an plus tard auprès du président ukrainien du Conseil supérieur de l'éducation physique, venant confirmer la faiblesse des travaillistes et l'inélucltabilité des rencontres avec les représentants d'autres fédérations internationales, traduira encore plus cette nécessité pour *L'Auto*<sup>52</sup>. Seulement, le rapprochement à effectuer ne doit pas être le simple apanage des soviétiques ; les dirigeants occidentaux ont leur rôle à jouer, tonne Robert Perrier<sup>53</sup>. Jusqu'à la guerre, la situation reste toutefois ambivalente. Une solution, longtemps évoquée, prévoit de créer pour l'Union soviétique au sein de la FIFA un statut particulier de « membre d'honneur » plutôt que de membre actif<sup>54</sup>. Les commentaires de *L'Auto*, parfois irrités, témoignent d'une certaine impatience à l'égard des dirigeants sportifs de l'URSS.

### Face au « sport moderne » : Olympiades ouvrières et Spartakiades internationales

Après la Première Guerre mondiale, les Jeux olympiques sont dénoncés par les gauches européennes comme des olympiades bourgeoises, chauvines et nationalistes. Avec la division du sport rouge, quand la réformiste ISL décide en 1924 d'exclure l'IRS fondée trois ans plus tôt, chacune de ces organisations mène un ensemble d'actions qui vont à l'encontre du sport bourgeois. À l'heure de célébrer la première Olympiade ouvrière organisée par l'ISL à Francfort-sur-le-Main, certains journalistes de la presse bourgeoise quittent leur position traditionnellement défavorable à l'égard du mouvement sportif ouvrier<sup>55</sup>. Pour sa part, *L'Auto* manque de signaler la tenue des épreuves d'hiver. Il n'y fait référence que lorsque celles-ci sont terminées, et en même temps qu'il annonce les Jeux d'été à venir<sup>56</sup>. En revanche, le journal n'omet pas, à compter du 23 juillet 1925 et de façon quotidienne, de rendre compte précisément du déroulement de ces Olympiades et des résultats des épreuves. Si l'ampleur de la préparation et la magnificence des installations sont rapportées, elles ne sont associées à aucune forme de propagande, mais

---

51. *L'Auto*, 16 août 1934, p. 1 et 2.

52. *L'Auto*, 1<sup>er</sup> septembre 1935, p. 1 et 5.

53. *L'Auto*, 16 août 1934, p. 1 et 2.

54. L'article « Le sport inter-nations » du 30 juin 1936 (p. 6) expose la situation.

55. Gounot André, « Sport réformiste ou sport révolutionnaire ? Les débuts des Internationales sportives ouvrières », in Arnaud Pierre (dir.), *Les origines du sport ouvrier en Europe*, Paris, L'Harmattan, 1994, p. 219.

56. *L'Auto*, 19 février 1925, p. 4.

seulement « pour affirmer une fois de plus la vitalité du mouvement sportif international<sup>57</sup> ». L'affiche officielle de l'Olympiade de Francfort ne laisse pourtant planer aucun doute sur le souhait des organisateurs d'intégrer l'événement dans le discours socialiste<sup>58</sup>. Le correspondant de *L'Auto* n'émet aucun commentaire à ce sujet et se contente de relater l'événement dans son versant sportif. Il faut remarquer que chaque article débute avec une affirmation insistante sur le succès des Jeux. Ils suscitent l'enthousiasme d'un public venu nombreux « qui ne [ménage] pas ses applaudissements aux vainqueurs<sup>59</sup> ». Après cette dernière remarque qui vient d'abord infirmer la thèse d'un traitement dépréciatif accordé aux manifestations internationales ouvrières, la surprise du chercheur est réelle lorsqu'il se met en quête de discours analogues pour les Olympiades ouvrières de Prague (1927)<sup>60</sup> et de Vienne (1931). Pour la première, aucune information ne filtre à travers le quotidien, sinon une évocation des avis partagés concernant la participation anglaise à cette manifestation<sup>61</sup>, finalement annulée. Le lecteur est un peu plus au courant de l'organisation des Jeux olympiques ouvriers de Vienne, puisqu'en janvier 1929 et en octobre 1930, deux articles fournis le tiennent informé de la préparation des installations et de la date des épreuves pour les Jeux d'hiver et ceux d'été<sup>62</sup>. Au rayon idéologie, seule l'active propagande en faveur de l'espéranto est renseignée.

L'URSS prépare un tout autre type de compétition internationale liée à sa propre vision idéologique du sport : les Spartakiades. Le projet d'éducation politique porté par cette manifestation et l'opposition adressée aux fédérations sportives bourgeoises et socialistes sont prégnantes. Si le second dissentiment ne transpire pas dans les rares articles consacrés, la première mention faite à l'événement précise bien que « cette *Spartakiade* serait organisée pour concurrencer les Jeux Olympiques d'Amsterdam<sup>63</sup> ». De manière générale, le peu d'allusions

57. *L'Auto*, 24 juillet 1925, p. 3.

58. Bruns Andréa et Gounot André, « Critique de société et aspirations réformatrices : l'Olympiade ouvrière de Francfort 1925 face aux Jeux olympiques de Paris 1924 », in Gounot André, Jallat Denis et Caritey Benoît (dir.), *Les politiques au stade. Étude comparée des manifestations sportives du XIX<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, p. 117.

59. *L'Auto*, 31 juillet 1925, p. 4.

60. Il ne s'agit pas d'une Olympiade officielle de l'ISL.

61. *L'Auto*, 6 avril 1927, p. 4.

62. *L'Auto*, 9 janvier 1929, p. 1 ; 2 octobre 1930, p. 7.

63. *L'Auto*, 13 janvier 1927, p. 4.

faites aux Spartakiades condamne ces événements et en dresse une image négative. Seules l'annonce d'une réunion pré-olympique à la FST et l'étude d'un programme de préparation aux athlètes par le Comité olympique ouvrier français précèdent l'événement<sup>64</sup>. Le déroulement des épreuves ne donne lieu qu'à un entrefilet qui contraste avec sa portée et son succès<sup>65</sup>. De la même manière, *L'Auto* reste muet à la veille de l'organisation de la Spartakiade de Berlin en 1931. La seule référence se lit à travers les comptes rendus du congrès de la Fédération internationale d'athlétisme qui interdit à ses affiliés d'y participer, une fois de plus en raison du caractère concurrentiel qu'elle revêt face aux Jeux olympiques de Los Angeles<sup>66</sup>. En fait, les envoyés spéciaux qui se déplacent dans les stades du sport rouge travaillent presque exclusivement pour la presse de gauche. Paul Guitard rédige par exemple des articles pour *L'Humanité* lors de la Spartakiade de 1928 et participe à la propagation d'un « discours anticoubertinien et prosoviétique<sup>67</sup> » du sport. Le silence gardé par *L'Auto* à propos de ces manifestations interroge le rôle véritable de la presse dans le cadre de la transmission des informations et de la perception d'un événement propagandiste. La décision, qui se veut neutraliste, peut être vue comme une prise de position. La logique apolitique supposerait que l'événement sportif soit relaté sans en mentionner les aspects politiques. Dans ce cadre, les Spartakiades semblent se trouver au centre d'un débat, d'autant plus que les journaux de droite se dirigent de plus en plus vers l'anticommunisme. Une autre hypothèse déjà soulevée avance que pour s'imposer comme le journal sportif incontournable, *L'Auto* décide de faire l'impasse sur les événements sportifs aux visées ouvertement politiques<sup>68</sup>. Dans ce schéma, le choix éditorial de l'apolitisme se ferait donc moins par conviction que pour une question d'éviction de la concurrence. Pour le quotidien, il permettrait de se démarquer de la presse politisée, en servant des intérêts économiques sous-jacents.

---

64. *L'Auto*, 11 juin 1927, p. 5 ; 28 décembre 1927, p. 6.

65. *L'Auto*, 13 août 1928, p. 4. L'article décrit succinctement le défilé inaugural sur la place Rouge.

66. *L'Auto*, 4 avril 1932, p. 1 ; 7 avril 1932, p. 5.

67. Sabatier Fabien, *Histoire des organisations sportives communistes de France au XX<sup>e</sup> siècle*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2013, p. 120.

68. Deschamps Yannick, *Un mouvement sportif communiste perçu par les Français, les Spartakiades (1928-1934)*, Mémoire de Master 1 en histoire contemporaine dirigé par François-Xavier Nérard et Benoît Caritey, université de Bourgogne, 2011, p. 106-107.

## Stratégie du « Front uni », changement de cap et de perception

Après l'annulation d'une Spartakiade mondiale qui devait se tenir à Moscou en 1933, l'IRS se voit contrainte de charger sa section française, la FST, d'organiser un « Rassemblement international des sportifs contre le fascisme et la guerre ». Suite au revirement tactique effectué par l'Internationale communiste en mai 1934, cette manifestation sportive et politique parisienne devient le présage de l'unité du mouvement sportif ouvrier français. André Gounot décrit ce rassemblement – son déroulement et sa signification – comme l'expression de la conjonction d'événements politiques nationaux et internationaux : la crise du parlementarisme et la montée de courants réactionnaires en France, et les changements dans les relations entre les puissances européennes qui se dessinent après la signature du pacte de non-agression entre l'Allemagne et la Pologne<sup>69</sup>. Le changement de cap est perceptible dans *L'Auto*, qui consacre à l'événement une couverture fournie et régulière. Une première annonce est faite dès le 4 août, avant un suivi quotidien de la manifestation du 10 au 16 août<sup>70</sup>. Si *L'Auto* se garde bien d'émettre des remarques sur le caractère politique de cet événement, il s'intéresse en tout premier lieu à la valeur sportive des athlètes et équipes soviétiques. Lorsqu'il transcrit que « l'essentiel de cette série de réunions est la production en France d'une importante représentation d'athlètes russes masculins et féminins et la démonstration qu'ils feront de la valeur du sport acquise là-bas depuis l'instauration des Soviets », le journal sportif tend à associer la valeur de leurs réalisations physiques au projet socialiste soviétique. Par la suite, les « possibilités sportives des athlètes russes »<sup>71</sup> ne manquent jamais d'être louées. Enfin, *L'Auto* signale que les autorisations refusées par la municipalité parisienne pour la tenue d'épreuves au stade Pershing, aux Arènes de Lutèce et à la piste municipale, entravent le déroulement des rencontres sportives<sup>72</sup>. Dans le contexte particulier du rassemblement et devant l'apaisement des luttes intestines du mouvement ouvrier français, *L'Auto* change radicalement de position par rapport aux précédentes

69. Gounot André, « Le Rassemblement International des sportifs contre le fascisme et la guerre. Paris 1934 », in Arnaud Pierre et Wahl Alfred (dir.), *Sports et relations internationales : Actes du Colloque de Metz-Verdun 23-24-25 septembre 1993*, Metz, Centre de recherche histoire et civilisation de l'université de Metz, 1994, p. 169.

70. *L'Auto*, 4 août 1934, p. 4.

71. *L'Auto*, 16 août 1934, p. 5.

72. *L'Auto*, 15 août 1934, p. 5.

manifestations de ce type et accorde un traitement complaisant à cette compétition.

L'IRS ne tarde pas à appuyer sur l'accélérateur et poursuit l'objectif de créer un vaste mouvement sportif antifasciste. En décembre 1935, elle est d'abord à l'origine de la création à Paris du Comité international pour la défense de l'idée olympique dont le but est de coordonner les mouvements d'opposition aux Jeux de Berlin. L'Olympiade populaire de Barcelone, organisée en 1936, est non seulement la première manifestation sportive à laquelle sont inscrites les sections des deux Internationales sportives ouvrières, mais aussi le premier événement auquel entendent participer, aux côtés des sportifs ouvriers, des équipes représentant le mouvement sportif bourgeois. C'est ce sur quoi Albert Guillevic et Auguste Delaune, dirigeants de la FSGT, insistent au moment de promouvoir l'événement dans les colonnes de *L'Auto*<sup>73</sup>. L'enjeu de cette Olympiade réside également dans la portée symbolique et politique que recouvre l'attribution de crédits, au regard de ceux alloués à une participation française aux Jeux olympiques de Berlin qui ont lieu la même année. Léon Blum et le gouvernement du Front populaire adoptent une position moyenne, amputant la dotation de 1 600 000 francs prévue pour Berlin d'un montant de 600 000 francs pour financer l'envoi des athlètes à Barcelone. Sous l'angle de la défense de l'amateurisme, Henri Desgrange y voit la marque d'« une très compréhensible préférence pour le désintéressement du sport ouvrier en opposition avec le sport professionnel qui va se pratiquer à Berlin<sup>74</sup> ». Le Rassemblement de Garches, véritable prologue sportif à l'*Olimpiada Popular*, patronné par les ministres des Sports et de l'Air (Léo Lagrange et Pierre Cot), revêt un caractère fédérateur que le quotidien relaie avec ferveur<sup>75</sup>. Si le journaliste signale la présence de députés du Parlement catalan, il souligne toutefois l'absence de messages politiques clairement identifiables au mouvement ouvrier et tempère, par la voix de ses interlocuteurs, l'idée d'un contre-projet olympique. À partir du 20 juillet, alors que l'envoyé spécial Paul Guitard doit transmettre l'actualité des manifestations catalanes, c'est le silence radio<sup>76</sup>. Le 17 juillet, une section de militaires se révolte contre le gou-

---

73. *L'Auto*, 28 juin 1936, p. 5. Auguste Delaune abonde une semaine plus tard dans les colonnes de *L'Auto* (4 juillet 1936, p. 6).

74. *L'Auto*, 29 juin 1936, p. 6.

75. *L'Auto*, 6 juillet 1936, p. 6.

76. *L'Auto*, 20 juillet 1936, p. 1.

vernement au Maroc espagnol et le 19 juillet, Barcelone devient le lieu de la confrontation armée entre l'armée rebelle et les forces civiles de sécurité, fidèles à la Seconde République espagnole<sup>77</sup>. *L'Auto* s'abstient de tout commentaire politique sur les scènes de guerre décrites au retour des athlètes français<sup>78</sup>.

À l'été 1937, l'Olympiade ouvrière d'Anvers donne lieu à la première participation d'athlètes de l'Union soviétique à une fête sportive de l'Internationale sportive socialiste. Grâce à son correspondant belge Oscar Van Godtsenhoven et à son envoyé spécial Gaston Frémont, *L'Auto* lui consacre une rubrique quotidienne, plus large encore que lors du Rassemblement ouvrier – elle occupe parfois une demi-page. S'il faut parler de « fièvre » anversoise<sup>79</sup>, elle s'applique en premier lieu à la transcription journalistique de l'événement. En réalité, cette troisième Olympiade ouvrière est loin de connaître le même rayonnement que celles de Francfort et de Vienne. Elle souffre fortement de l'absence des fédérations d'Allemagne et d'Autriche qui constituaient les plus fortes sections de l'ISOS avant d'être écrasés en 1933 et 1934. La comparaison opérée avec les Jeux olympiques traditionnels<sup>80</sup> et les discours dithyrambiques nous invitent à penser que *L'Auto* cherche à réinscrire la place du mouvement ouvrier dans le paysage sportif international, après la mise en échec de l'*Olimpiada Popular* de Barcelone et le succès décrié des Jeux olympiques de Berlin en 1936.

En somme, jusqu'au milieu des années 1930, l'impasse faite sur les grandes manifestations internationales du sport estampillé communiste et socialiste est la marque d'une couverture médiatique spécifique. *L'Auto* semble faire le choix de ne pas relayer leurs réunions sportives sous prétexte de défendre l'apolitisme du sport. Le mutisme observé par le quotidien interpelle, dans la mesure où ces événements pourraient bénéficier d'une couverture sportive minimale, en éludant les ambitions propagandistes du mouvement sportif ouvrier. Le rapprochement diplomatique entre la France et l'URSS entamé en 1932 et la désignation par les sections sportives ouvrières d'un ennemi commun – le fascisme –, déclenchent un virage médiatique et suscitent le consentement à peine dissimulé du quotidien.

77. Pujadas Xavier et Santacana Carles, « Le mythe des Jeux populaires de Barcelone », in Arnaud Pierre (dir.), *op. cit.*, p. 267-277.

78. *L'Auto*, 25 juillet 1936, p. 6.

79. *L'Auto*, 31 juillet 1937, p. 5. « Anvers est dans la fièvre » commente le correspondant.

80. *L'Auto*, 1<sup>er</sup> août 1937, p. 5.

## Conclusion

Fournir des éléments sur la conduite que *L'Auto* adopte à l'égard du sport ouvrier, telle était l'ambition principale de ce travail. L'étude réalisée à travers ses pages durant toute la période de l'entre-deux-guerres permet de dégager un ensemble de résultats, que des investigations spécifiques devront compléter. En analysant l'intérêt et la désaffection de *L'Auto* porté aux fédérations et aux manifestations du sport ouvrier, on peut dresser un tableau implacable. Dans ses formats français et international, l'examen des discours dévoile un traitement singulier. Si l'actualité des fédérations nationales est assurée dans sa plus simple expression ou plus tardivement de manière inégale, le quotidien sportif fait l'impasse, jusqu'au milieu des années 1930, sur les grandes manifestations du mouvement sportif ouvrier international. La réticence à livrer ces commentaires est partielle puisqu'il est possible de discerner, çà et là, le calendrier des événements de l'ISL et de l'IRS. Il reste cependant qu'afin de chasser la dimension propagandiste de ces événements, *L'Auto* considère avec retenue ce mouvement sportif d'un autre genre. Ce n'est qu'en toute fin de période, avec la réunification sous la bannière de la FSGT et le rapprochement du mouvement sportif ouvrier international face au spectre fasciste, que ce domaine retient une attention plus soutenue<sup>81</sup>. La prétention apolitique du quotidien est rudement mise à mal, dans le sens où il semble adopter une attitude suiviste et fidèle au gouvernement en place.

Des analyses amorcées au fil du développement restent à mener en profondeur. La problématique des moyens et de la stratégie médiatiques des fédérations travaillistes affleure ; les relations entre la rédaction de *L'Auto* et les dirigeants du sport ouvrier, quelquefois perceptibles dans les pages du journal, mériteraient d'être étudiées plus finement. Le cas imposerait de dépouiller la presse du mouvement ouvrier (*Le Sport ouvrier* pour la FST) ou celle de ses partis politiques (*L'Humanité* communiste et *Le Populaire* socialiste) et permettrait d'engager des réflexions dans

---

81. Ce constat complète les observations quantitatives de Nathalie Sevilla, pour qui « *L'Auto* informe régulièrement ses lecteurs, dans les pages médianes, des compétitions à venir ou des résultats des fédérations affinitaires telles que la FST, l'USSGT, la FGSPF, mais aussi du sport corporatif et militaire, et ce, au prorata de leur activité effective, sans préférence marquée » (Sevilla Nathalie, « Les fédérations affinitaires et la grande presse sportive : l'UFOLEP et l'USEP dans deux quotidiens *L'Auto* puis *L'Équipe* (1928-1986) », p. 27, in Combeau-Mari Évelyne (dir.), *Sport et presse en France (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Le Publieur, 2007, p. 25-39).

une approche comparative, du point de vue de l'histoire politique et sociale. Mieux connaître les « plumes » de *L'Auto* – leurs parcours et leurs sensibilités –, du simple correspondant au rédacteur en chef, ouvrirait la voie à des interprétations plus précises encore<sup>82</sup>. On peut supposer qu'une part du contenu médiatique dépend des rapports particuliers que les journalistes entretiennent avec les acteurs du monde sportif. Pour finir, cet éclairage historique pourrait nourrir des réflexions plus générales sur les médias, qui constituent un puissant facteur de modelage des représentations, des opinions et des comportements.

---

82. La contribution de Christopher Thompson sur Henri Desgrange est un exemple (Thompson Christopher, « Controlling the Working-Class Sports Hero in order to control the masses ? The Social Philosophy of Sport of Henri Desgrange », in Gounot André (dir.), *Stadion, Revue Internationale d'Histoire du Sport*, n° 27, Le sport en France de 1870 à 1940, 2001.

## CHAPITRE VIII

# Irène Popard et Alice Milliat intéressent *L'Auto* (1921-1939)

**Carine Érad**

---

Dans l'entre-deux-guerres, le monde de l'éducation physique et du sport est marqué par deux femmes aux parcours contemporains, engagées en faveur de l'activité physique féminine : Alice Milliat et Irène Popard. Si la première a retenu l'attention des historiens<sup>1</sup>, à l'image d'autres femmes centrales pour l'histoire de l'éducation physique et du sport telles que Marie-Thérèse Eyquem<sup>2</sup> ou Claude Pujade-Renaud<sup>3</sup>,

1. Leigh Mary H. et Bonin Therese M., « The pioneering role of Madame Alice Milliat and the FSFI », *Journal of Sport history*, vol. 4, n° 1, 1977 ; Drevon André, *Alice Milliat, la passionaria du sport féminin*, Paris, Vuibert, 2005 ; Terret Thierry, « From Alice Milliat to Marie-Thérèse Eyquem: Revisiting Women's Sport in France (1920s-1960s) », *The International Journal of the History of Sport*, vol. 27, n° 7, 2010 ; Castan-Vicente Florys, Bohuon Anaïs, Henaff-Pineau Pia *et al.*, « Les pionnières françaises du sport international des femmes : Alice Milliat et Marie-Thérèse Eyquem, entre tutelle médicale et non-mixité militante ? », *Staps*, n° 125, 2019, p. 31-47 ; Carpentier Florence, « Alice Milliat et le premier "sport féminin" dans l'entre-deux-guerres », *20 & 21, Revue d'histoire*, vol. 142, n° 2, 2019, p. 93-107.
2. Munoz Laurence, « Marie-Thérèse Eyquem (1913-1978) au moment de l'Occupation », in Arnaud Pierre, Terret Thierry, Saint-Martin Jean et Gros Pierre (dir.), *Le sport et les Français sous l'Occupation (1940-1944)*, Tome 2, L'Harmattan, 2002 ; Castan-Vicente Florys, *Marie-Thérèse Eyquem. Du sport à la politique, parcours d'une féministe*, Paris, L'Ours, 2009 ; Terfous Fatia, « La politique en faveur de l'éducation physique des jeunes filles sous Vichy : l'œuvre de Marie-Thérèse Eyquem (1940-1944) », *Carrefours de l'éducation*, n° 30, 2010 ; Castan-Vicente Florys, Bohuon Anaïs, Henaff-Pineau Pia *et al.*, art. cit.
3. Férez Sylvain, *Mensonge et vérité des corps en mouvement, L'œuvre de Claude*

l'historiographie fait défaut pour la seconde. Irène Popard et sa méthode de gymnastique harmonique ne sont que brièvement citées, sans faire l'objet d'un travail approfondi<sup>4</sup>. Personnage qualifié en 1944 de « plus grande figure assurément, de la gymnastique féminine moderne » par Marie-Thérèse Eyquem<sup>5</sup>, cette dernière est la seule à lui consacrer un ouvrage biographique, cinq ans plus tard : *Irène Popard ou la danse du feu*, publié aux éditions du Temps en 1949. Si des indications précieuses nous sont livrées sur le parcours de cette femme, son contenu relativement hagiographique doit être pris avec réserve. Malgré les précautions prises par Marie-Thérèse Eyquem lorsqu'elle souligne que ses fonctions d'inspectrice générale au haut-commissariat à la Jeunesse et aux Sports permettent de « juger équitablement son œuvre<sup>6</sup> », la fascination qu'elle livre quelques lignes plus haut incite à la prudence :

il nous arrive de rencontrer, dans notre vie, des figures saisissantes. Nous nous posons des questions à leur sujet, et quand elles ont disparu, elles n'ont pas fini de nous hanter. On dirait au contraire que leur relief s'accuse, et si ces êtres ont joué un rôle important, celui-ci s'éclaire et se situe mieux. Voilà en tout cas, ce qui s'est produit en ce qui concerne Irène Popard et moi. Je l'ai bien connue. Il me serait difficile de dire si je l'aimais ou non. Incontestablement, je l'admirais, et subissais non sans agacement parfois, son emprise<sup>7</sup>.

---

*Pujade-Renaud*, Paris, L'Harmattan, 2005 ; Férez Sylvain, « Claude Pujade-Renaud et le génie des mises en scène réflexives du corps », *Corps*, vol. 2, n° 3, 2007.

4. Legrand Fabienne et Ladeguallerie Jean, *L'éducation physique au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup>*, Paris, Armand Colin/Bourrelier, 1970 ; Liotard Philippe, « Être belle pour être utile, le discours sur l'éducation physique féminine après 1918 », in Arnaud Pierre et Terret Thierry (dir.), *Éducation et politiques sportives : XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, CTHS, 1995 ; Delaplace Jean-Michel, « Conception de l'éducation physique féminine en France entre les deux guerres : vers une gymnastique gynécologique ? », in Arnaud Pierre et Terret Thierry (dir.), *Histoire du sport féminin*, Tome 2, Paris, L'Harmattan, 1996 ; Liotard Philippe « L'impossible spécificité de l'EP féminine », in Arnaud Pierre et Terret Thierry (dir.), *Histoire du sport féminin*, *op. cit.* ; Bazoge Natalia, « La gymnastique d'entretien au XX<sup>e</sup> siècle : d'une valorisation de la masculinité hégémonique à l'expression d'un féminisme en action », *Clio « Le genre du sport »*, vol. 23, 2006 ; Ottogalli-Mazzacavallo Cécile et Liotard Philippe, « L'apprentissage du genre en EPS : devenir femme et homme par l'exercice », in Ottogalli-Mazzacavallo Cécile et Liotard Philippe (dir.), *L'éducation du corps à l'école : mouvements, normes, pédagogies, 1881-2011*, Clermont-Ferrand, AFRAPS, 2012.
5. Eyquem Marie-Thérèse, *Le sport et la femme*, Paris, Susse, 1944.
6. Eyquem Marie-Thérèse, *Irène Popard ou la danse du feu*, Paris, Éditions du temps, 1959.
7. Eyquem, Marie-Thérèse, *op. cit.*, 1959, p. 7.

*L'Auto* n'est pas passé à côté de cette figure puisqu'elle est présente dans ses colonnes durant presque trente ans, entre 1916<sup>8</sup> et 1944<sup>9</sup>. Près de six cents articles lui sont consacrés ou la mentionnent, avec une présence sans discontinuité et qui va crescendo<sup>10</sup> : de la dizaine d'articles par an au début des années 1920, on passe à une trentaine au début des années 1930 jusqu'à une quarantaine d'articles par an au début des années 1940. Vingt-huit années donc, qui accompagnent cette figure de la gymnastique harmonique, avec des articles qui sortent progressivement de la rubrique « le sport et la femme ». *L'Auto* n'est pas resté indifférent ni à Irène Popard ni à Alice Milliat. Elle y est présente durant dix-neuf années, soit près de deux cent trente numéros entre 1918<sup>11</sup> et 1937<sup>12</sup>, avec deux pics de présence en 1924 (avec vingt-neuf articles) et 1930 (vingt-sept articles).

Le parti pris de ce travail est celui d'une comparaison de la couverture réservée à ces deux personnages, qui incarnent et cristallisent des conceptions et positions différentes à l'égard de l'éducation physique et sportive féminine. À l'époque, le champ de l'éducation physique et du sport est traversé par la promotion d'une éducation physique féminine attachée au travail de l'apparence de « la » femme vue essentiellement sous l'angle de son rôle de procréatrice et de future mère (ce qu'incarne Irène Popard) d'une part, et il est marqué par une résistance à l'égard du sport féminin de compétition que promeut et contribue à institutionnaliser Alice Milliat d'autre part. Cette confrontation est tout à fait artificielle : ces deux femmes n'apparaissent quasiment jamais dans les mêmes articles alors même que leurs parcours se déroulent parallèlement. Nées la même année (le 30 septembre 1884 à Paris pour Irène Popard et le 5 mai 1884 à Nantes pour Alice Milliat), elles décèdent à sept années d'intervalle (en 1950 pour la première et en mai 1957 pour la seconde). La première séduit le « tout Paris » des années 1920 aux années 1940, en particulier par ses démonstrations annuelles de gymnastique harmonique et par ses ouvrages consacrés à la culture physique féminine<sup>13</sup>.

8. *L'Auto*, 13 avril 1916, p. 2.

9. *L'Auto*, 26 juin 1944, édition lyonnaise, p. 2.

10. Ce repérage a été effectué selon une entrée par mot clé (Popard).

11. *L'Auto*, 31 janvier 1918. Le 6 juillet 1911, Alice Milliat est citée dans *L'Auto* pour sa participation à la finale des championnats de France de natation au titre du LOU. Le premier article la mentionnant au titre de ses fonctions de membre de Femina Sport date du 31 janvier 1918.

12. *L'Auto*, 3 janvier 1937.

13. Popard Irène, *La gymnastique harmonique*, Paris, Nilsson, 1925 ; *Culture physique*

L'autre s'affirme progressivement comme fervente militante du sport féminin au niveau national et international. Le corpus relatif à ces deux personnages est relativement différent pour l'une et l'autre. Alice Milliat y est l'auteure de nombreux articles « de fond » et engagés, notamment en 1923 et 1924 alors qu'Irène Popard n'y présente jamais, avec précision, le contenu de sa méthode ou ses soubassements idéologiques. Pour toutes les deux, il n'y a pas de journaliste « attitré » même si quelques-uns reviennent plus fréquemment parmi les signatures, notamment Marcel Berger, Marcel Oger, René Moyse et Louis Gautier-Chaumet. Différents mais conséquents, ces corpus permettent de comprendre dans quelle mesure et comment ces deux femmes qui incarnent des conceptions différentes de l'activité physique féminine retiennent l'attention de ce titre de la presse sportive.

L'analyse croisée du contenu de ces deux corpus permet de montrer que *L'Auto* se place en promoteur de la gymnastique d'Irène Popard et conjointement du sport féminin de compétition défendu par Alice Milliat, en relayant et « utilisant » différemment ces deux personnages. Quand la première apparaît tout particulièrement au travers de sa sociabilité et de son entregent avec les mondes politique, artistique et médico-sportif parisiens, l'autre y est relayée pour son prosélytisme en faveur du sport féminin de compétition. Faisant d'abord co-exister ces deux figures avant de les rapprocher, *L'Auto* se place en pacificateur parfois censeur et surtout collaborateur actif d'un « marché » de l'éducation physique et sportive féminine hautement concurrentiel et porteur.

## **1921-1928 : la co-existence de deux figures féminines dans un titre qui se veut pacificateur**

Jusqu'en 1921, alors qu'Irène Popard connaît un succès indéniable depuis 1917, *L'Auto* est relativement « neutre », « prudent » : le succès d'Irène Popard n'apparaît pas, ni même à l'inverse, les critiques dont elle fait l'objet et qui évoquent une gymnastique théâtrale et anti-éducative<sup>14</sup>. Les démonstrations qu'elle donne dès 1917 ne sont pas mentionnées alors que celle du théâtre Albert fait triomphe face à une « salle remplie

---

*de la femme*, Paris, Bornemann, 1929 ; *Les Meilleurs Mouvements de gymnastique pour la femme*, Paris, Nilsson, 1931 ; *Grâce et santé, méthode Irène Popard*, Paris, Nilsson, 1932 ; *Gymnastique harmonique et rythmique*, Paris, Billaudot, 1945.

14. Eyquem Marie-Thérèse, *op. cit.*, p. 111.

de soldats, gens du monde, collège de journalistes<sup>15</sup> ». Il faut attendre mai 1918<sup>16</sup> pour que la démonstration aux Champs-Élysées soit annoncée, sans toutefois faire l'objet d'une annonce particulière ou d'article spécifique<sup>17</sup>. Alors que fleurissent les dénominations de cours de « gymnastique » et/ou de « culture physique », avec une multiplication des enseignantes (dont il faudrait réaliser un repérage précis<sup>18</sup>), Irène Popard n'est présente qu'au travers de l'annonce de ses cours pour *Academia* dans la rubrique « la femme et le sport ».

L'intérêt plus particulier de *L'Auto* pour Irène Popard est à dater de 1921, c'est-à-dire de l'année de reconnaissance de la méthode Irène Popard par le sous-secrétariat d'État dirigé par Henry Paté<sup>19</sup>. Irène Popard rayonne pourtant déjà depuis quelques années dans le « tout-Paris » si l'on en croit Marie-Thérèse Eyquem. Ainsi, en novembre 1921, un article est consacré à la « gymnastique harmonique » à l'occasion de sa démonstration annuelle, en soulignant « le « caractère scientifique et artistique » de la gymnastique harmonique propagée par Irène Popard » et en l'inscrivant dans une filiation avec « la méthode française établie par le regretté professeur Georges Demeny<sup>20</sup> ». Elle est alors inscrite dans l'héritage de Demeny, de sa caution scientifique et de son approbation par les « savants de l'éducation physique », comme s'il fallait reconstruire une filiation masculine pour légitimer les propositions de cette femme et ce, alors même que cet héritage semble lui avoir été contesté quelques années plus tôt en prenant la forme de démêlés judiciaires avec G. Demeny puis sa femme<sup>21</sup>. La première image d'une démonstration d'Irène Popard à la salle Gaveau est publiée une semaine plus tard<sup>22</sup>. Un mois plus tard paraît le premier portrait d'Irène Popard en guise d'illustration d'un article qui s'attache à décrire son enseigne-

15. Eyquem Marie-Thérèse, *op. cit.*, p. 110.

16. *L'Auto*, 16 mai, 1918, p. 2.

17. De même que la répétition générale du cours supérieur de gymnastique selon la méthode Isadora Duncan est annoncée dans le programme des réunions de *Femina Sport* (*L'Auto*, 15 février 1918).

18. Ainsi par exemple, *L'Auto* du 21 décembre 1920 fait état dans son programme de la semaine, des cours des « Écoles Kongsay, Popard, Mongin, etc. »

19. Cet événement est relaté douze ans plus tard dans *L'Auto* du 4 février 1933. Il n'a pas fait l'objet d'un article au moment de la reconnaissance.

20. *L'Auto*, 24 novembre 1921, p. 4.

21. Irène Popard est alors qualifiée « d'un peu turbulente, en tout cas originale, avec des initiatives qui n'étaient pas toujours du goût du maître » et la préoccupation de *L'Auto* est de voir s'arranger les démêlés judiciaires « car il importe que l'œuvre du grand maître disparu ne souffre d'aucune querelle » (*L'Auto*, 3 décembre 1921).

22. *L'Auto*, 1<sup>er</sup> décembre 1921.

ment<sup>23</sup>. Avec Irène Popard et sa gymnastique harmonique, *L'Auto* relaie une vision « conservatrice » de l'éducation physique féminine tout en entretenant une forme de porosité et de confusion entre le « sport » et l'« éducation physique ». Les cours d'Irène Popard pour *Académia*, l'un des tout premiers clubs sportifs féminins créé en 1915, sont annoncés dans la rubrique « les sports et la femme <sup>24</sup>» au sein d'une programmation qui rassemble des cours de *lawn-tennis*, de culture physique, de gymnastique et danse hellénique, de sténographie, de chorégraphie et de chœur. Irène Popard permet à *L'Auto* de réproucher le sport de compétition : « La leçon de gymnastique d'Irène Popard devrait être donnée en exemple à nos sociétés sportives féminines<sup>25</sup> » était-il indiqué le 23 juin 1923.

Jusqu'en 1928, *L'Auto* se fait le porte-voix de positions d'Irène Popard qui réproche très explicitement le football de compétition qui altérerait la beauté et l'apparence féminine et représenterait un danger pour leur corps fragile et délicat :

Je réproche le sport de compétition chez la femme. Je ne puis admettre les faciès torturés, ne comprendrai jamais l'aveuglement des responsables qui ne semblent pas se soucier des funestes répercussions d'une épreuve à fatigue intense, sur l'organisme si délicat d'une jeune fille !...

Je crois que tôt ou tard, on se lassera de la compétition, chez nos semblables, et alors, logiquement, les dernières sportives se tourneront vers les danses gymniques qui progressent de jour en jour, dans tous les milieux. N'avons-nous pas des cours réguliers dans certains clubs comme la Clodo, la Philotechnique, la FST par exemple ?

Si j'admets certains sports tels que la natation, le tennis, l'aviron, et toujours bien entendu, absolument en « dilettante », sans que la lutte pour la première place vienne dénaturer le but bienfaisant, je trouve laid l'accoutrement des footballeuses, laids les gestes secs et brutaux des « shooteuses »... L'harmonie de la femme est dans sa souplesse, et non dans la force musculaire qu'elle pourrait avoir...<sup>26</sup>

---

23. *L'Auto*, 18 janvier 1922.

24. Rubrique qui devient « Le Sport et la femme ».

25. *L'Auto*, 23 juin 1923.

26. *L'Auto*, 27 janvier 1926, p. 1.

Par cette voix, *L'Auto* relaie la position la plus largement répandue en matière de conception de « la » femme et de son éducation physique : une éducation qui privilégie grâce et esthétisme et s'oppose aux sports de compétition supposés altérer la beauté féminine et menacer l'intégrité de leur corps fragile à protéger<sup>27</sup>. Lorsque *L'Auto* reprend des critiques adressées à Irène Popard, c'est pour la soutenir, aller contre les critiques supposées de cabotinage ou de vedettariat, donner ses faveurs à la gymnastique rythmique et se placer en « pacificateur » des dissensions, notamment sous la plume de Marcel Berger. Par le biais d'Irène Popard, le journal défend un idéal féminin qui se juge à une esthétique et une grâce qui doivent rester discrètes, non ostentatoires et mises en scène. La parole donnée en 1926 à M<sup>lle</sup> Marcelle Romée, nouvelle pensionnaire de la Comédie-Française, pour parler de « sport » apparaît de ce point de vue comme un véritable argument d'autorité en la matière : à la question, « Que pensez-vous aujourd'hui des méthodes professées par Mmes Popard, Ronsay, Joly, etc. ? », Marcelle Romée répond :

J'aurais mauvaise grâce à les critiquer puisque je les trouve excellentes. Me permettez-vous toutefois une remarque ?... Dans ces écoles on habitue trop l'enfant à la parade... le côté scénique est dangereux, car il accapare l'attention de la fillette ou du bambin qui ne pense désormais qu'à cela... Or, dans la vie il y a autre chose, il y a l'éducation à recevoir... et pour cela l'esprit doit être libre. [...] Au point de vue technique, la gymnastique et la danse rythmique sont excellentes... Elles contribuent au développement de la grâce chez le sujet<sup>28</sup>.

Interrogée sur le sport féminin, elle précise :

[...] « L'exagération en tout est un défaut », je trouve excellent pour la femme, la pratique de la natation. Ce sport permet, provoque tous les mouvements, le travail des muscles. Le tennis, l'aviron sont des sports pour la femme : la marche elle-même est nécessaire pour sa santé...

27. Liotard Philippe, « Être belle pour être utile, le discours sur l'éducation physique féminine après 1918 », art. cit., 1995 ; Liotard Philippe, « L'impossible spécificité de l'EP féminine », art. cit., 1996 ; Ottogali-Mazzacavallo Cécile et Liotard Philippe, « L'apprentissage du genre en EPS : devenir femme et homme par l'exercice », art. cit., 2012.

28. *L'Auto*, 10 juillet 1926, p. 1.

mais je proscriis la course à pied, le football qui ridiculisent notre sexe... La femme, ne l'oublions pas, doit avant tout rester femme<sup>29</sup>.

Le journaliste conclut : « Un regard sur la chevelure *longue* de la future pensionnaire du *Français*, me permit de comprendre que la jeune et talentueuse artiste, exérait au sens propre du mot la “vogue de masculinisation”<sup>30</sup>. »

En indiquant par ailleurs les « résultats obtenus par l'association française de Gymnastique harmonique », la date des examens pour les diplômes de méthode harmonique, les membres du jury<sup>31</sup> ainsi que les résultats<sup>32</sup>, *L'Auto* se fait promoteur d'une méthode emblématique d'une éducation physique féminine qui développe souplesse, élégance et se situe aux confins de l'art. Il peut ainsi entretenir ses liens avec le monde artistique, à l'image des journalistes Marcel Oger, proche de Tristan Bernard, et Henri Decoin, co-auteur avec Irène Popard de *la Gymnastique harmonique* en 1929, également scénariste<sup>33</sup> puis metteur en scène de cinéma<sup>34</sup>.

L'attitude favorable à Irène Popard n'est pas exclusive et n'empêche pas *L'Auto* d'afficher parallèlement et explicitement son soutien en faveur d'Alice Milliat. En janvier 1922, face à sa proposition de démission, elle est félicitée pour son dévouement à la cause de l'éducation physique féminine<sup>35</sup>. Le rapport de la doctoresse Houdré, médecin « garant » de la FSFSF et proche d'Alice Milliat<sup>36</sup>, est repris pour exposer les contrevérités concernant la pratique féminine des sports collectifs. En août 1922, dans l'article non signé et intitulé « le féminisme sportif. La fédération féminine par les femmes », *L'Auto* défend résolument le sport

---

29. *Ibid.*

30. *Ibid.*

31. Notons qu'en 1925, pour l'examen d'harmonique, le jury était présidé par le général Lagrue, et composé des docteurs Chailley-Bert, Bellin du Côteau, Marsault, Jeudon, du professeur Racine, des capitaines Laporte et Grison, de M<sup>lle</sup> Fuchs et Mmes Wauquier et Popard (*L'Auto*, 26 juin 1925).

32. Le 31 juin, rue de Naples, (*L'Auto*, 10 avril 1925).

33. Il est notamment l'auteur avec Paul Cartoux du scénario du film muet « Le Roi de la pédale » (1925) et de la série de films « Le p'tit Parigot » (1926).

34. Sa première réalisation est un court métrage : « À bas les hommes » (1931).

35. *L'Auto*, 12 janvier 1922.

36. C'est elle qui rédige l'introduction du premier numéro du journal créé par Alice Milliat, *La femme sportive*, en 1921 : Bohuon Anaïs, « Le discours médical sur la pratique physique et sportive féminine au début du xx<sup>e</sup> siècle dans *L'Auto*, *La Vie au grand air*, *La santé par les sports* et *Femina* », in Attali Michaël (dir.) *Sports et médias*, Biarritz, Atlantica, 2010.

féminin, en première page de surcroît<sup>37</sup>, en mettant en avant une sportive accomplie, Alice Milliat<sup>38</sup>. C'est surtout par une série d'articles signés d'Alice Milliat elle-même que *L'Auto* propose un véritable plaidoyer en faveur du cross féminin<sup>39</sup>, du basket-ball<sup>40</sup>, du football<sup>41</sup> et de l'arbitrage féminin<sup>42</sup>. Il faut dire que les intérêts et implications du journal en matière de sport féminin sont multiples. Il patronne un certain nombre d'événements sportifs féminins depuis le début du siècle. En 1903, alors que la « marche des midinettes » est organisée par le quotidien *Le Monde sportif*, *L'Auto* organise en novembre de la même année « le championnat des midinettes » ainsi que « la marche des Dames et Jeunes filles du monde »<sup>43</sup>. La participation des femmes à la traversée de Paris à la nage initiée par *L'Auto* en 1905 est rapidement devenu un argument « d'appel » pour le public, faisant dire à Henri Desgrange que « la course des hommes [lui] a beaucoup moins plus » et que « notre traversée restera le triomphe du sexe faible<sup>44</sup> ». Au début des années 1920, des procédés semblables de patronage et d'autopromotion continuent d'exister<sup>45</sup>. En 1921, le journal patronne les coupes Dubonnet (le cross féminin) et se félicite de leur succès, « un succès qui va servir à la vulgarisation du sport féminin<sup>46</sup> » ; la fête féminine de natation de Joinville-le-Pont à laquelle participe Alice Milliat est organisée par le Club national d'encouragement aux sports, avec le soutien de *L'Auto* qui prend notam-

37. *L'Auto*, 8 août 1922.

38. *L'Auto*, 22 août 1922.

39. *L'Auto*, 2 mars 1923. Quelques années plus tôt, le 29 avril 1918, suite au cross de Chaville, *L'Auto* avait noté que « le très dur sport qu'est la course à travers bois et plaines n'est pas incompatible avec la femme, à condition toutefois qu'un effort trop violent ne lui soit demandé », cité dans Drevon André, *Alice Milliat...*, *op. cit.*, p. 23. Par ailleurs, en 1920, Jeanne Brûlé avait pu répondre que « la femme peut jouer au football » lorsque *L'Auto* posait la question « la femme peut-elle jouer au football ? » (Drevon André, *Alice Milliat...*, *op. cit.*, p. 27).

40. *L'Auto*, 22 novembre 1923.

41. *L'Auto*, 15 novembre 1923.

42. *L'Auto*, 26 mars 1923.

43. Ce soutien objectif n'avait pas empêché l'un des journalistes de *L'Auto*, Victor Breyer, de proclamer : « au nom de tous ceux qui aiment véritablement le sport, comme au nom de ceux qui aiment la femme pour ce qu'a de séduisant sa gracieuse faiblesse, je souhaite que la pitoyable randonnée d'hier n'ai jamais de lendemain » (cité dans Drevon André, *Alice Milliat...*, *op. cit.*, p. 12-14).

44. *L'Auto*, 16 juillet 1906, citée dans Velez Anne, « *L'Auto* initiateur de la natation au féminin (1905-1907) », in Attali Michaël (dir.), *Sports et médias*, *op. cit.*, p. 386.

45. Procédés dont fait mention par ailleurs Lenoble Benoît, « L'autopromotion de la presse en France (fin du XIX<sup>e</sup>-début du XX<sup>e</sup> siècle) », *Le Temps des médias*, n° 2, 1/2004.

46. *L'Auto*, 14 mars 1921.

ment en charge les inscriptions pour la compétition d'aviron<sup>47</sup>. Depuis novembre 1920, la FSFSF est installée dans des bureaux partagés avec la Fédération des sociétés athlétiques de France, à quelques pas du siège de *L'Auto*<sup>48</sup>, et, pour les premiers Jeux olympiques féminins de 1922, la délégation américaine est reçue au siège de *L'Auto*<sup>49</sup>. Cette année-là, *L'Auto*, comme *Le Sportif*, *L'Intransigeant* et *L'Écho des Sports*, ont soutenu la parution de *Sportives*, organe de presse de la fédération sportive féminine qui remplace *La Femme sportive* en difficultés d'édition<sup>50</sup>. Comme l'indique Alice Milliat dans un article qu'elle signe en 1923, *L'Auto* lui offrira ses pages pour dénoncer les hérésies proférées à l'égard du sport féminin<sup>51</sup>. Quelques mois plus tard, « les sociétés sportives féminines sont instamment priées de bien vouloir nous désigner l'une quelconque de leur membre pour entrer en correspondance avec notre journal<sup>52</sup> » pour annoncer les réunions sportives et adresser un compte rendu, précisant l'intention de « donner à la rubrique féminine de notre journal une importance beaucoup plus grande que la saison dernière<sup>53</sup> ». Le soutien est explicite et même volontariste. En 1924, à l'approche puis en pleine période des Jeux olympiques qui se déroulent à Paris du 4 mai au 27 juillet, les soutiens sont manifestes : Alice Milliat présente le fonctionnement du sport féminin en France<sup>54</sup>, déconstruit les faux arguments contre le sport féminin<sup>55</sup> et pointe les hostilités persistantes à l'égard de la barrette au niveau de la Fédération française de rugby<sup>56</sup>. Elle peut attirer l'attention sur les finales masculines et féminines du championnat de basketball qui se déroulent pour la première dans le même lieu<sup>57</sup> et aborder la dimension internationale et diplomatique du sport<sup>58</sup>. Reste que les plai-

47. *L'Auto*, 13 juin 1922.

48. La FSFSF siégeait auparavant dans le propre appartement d'Alice Milliat au 3 rue de Varenne (Drevon André, *Alice Milliat...*, *op. cit.*, p. 37).

49. Tout comme à celui du *Journal* qui patronne l'évènement (*Ibid.*, p. 56).

50. Bauer Thomas, *La sportive dans la littérature française des années folles*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2011, p. 34.

51. *L'Auto*, 19 avril 1923 ; 21 décembre 1923. *L'Auto* n'est pas le seul organe de presse à lui permettre d'exposer son point de vue comme le montre André Drevon lorsqu'il évoque quelques-uns de ses propos dans le *Miroir des Sports*, du 22 juillet 1920 (Drevon André, *Alice Milliat...*, *op. cit.*, p. 35).

52. *L'Auto*, 23 septembre 1923, p. 5.

53. *Ibid.*

54. *L'Auto*, 10 janvier 1924.

55. *L'Auto*, 17 janvier 1924.

56. *L'Auto*, 3 avril 1924.

57. *L'Auto*, 8 mai 1924.

58. *L'Auto*, 12 juin 1924.

doyers les plus explicites s'effectuent sous la propre plume d'Alice Milliat et que le regard porté n'est pas toujours bienveillant et inconditionnel. En 1922 par exemple, après avoir fait l'objet d'un plaidoyer en janvier puis août 1922<sup>59</sup>, le contenu de l'une de ses conférences ainsi que la faiblesse de son public sont pointés du doigt en novembre<sup>60</sup>. En 1924, *L'Auto* lance un concours de caricatures dont l'objet consiste à représenter par un dessin humoristique « la femme du jour qui a su développer le sport féminin en France », avec l'impératif de « respecter la personnalité sympathique de notre active présidente ». Le premier prix du concours, publié dans le numéro du 23 mai 1924, dessine Alice Milliat habillée en Napoléon Bonaparte passant en revue des rangées de sportives bien alignées derrière le drapeau de leur discipline d'appartenance (football, hockey sur gazon) et prononçant fermement « présentez les armes ! ». Les neuf dessins suivants laissent apparaître toujours enveloppée, tour à tour dominatrice ou guide pour les jeunes filles désireuses de pratiquer une activité sportive<sup>61</sup>. Comme pour Irène Popard, les intérêts sont pourtant réciproques : en 1926, l'appel de fond initié par Alice Milliat en faveur de la participation des sportives aux deuxièmes Jeux mondiaux de Suède en 1926 est relayé dans le numéro du 2 août.

La gymnastique harmonique d'Irène Popard, tout comme le sport féminin de compétition, sont donc soutenus, sans attiser la guerre des méthodes de gymnastique féminine qui est pourtant particulièrement féroce si l'on en croit Marie-Thérèse Eyquem. *L'Auto* se place en pacificateur, acteur d'œcuménisme et de rassemblement, une posture ponctuellement incarnée par Henri Desgrange qui prend la plume. En août 1922<sup>62</sup>, dans un article très habile, les diverses positions au sein des fédérations féminines sont reprises pour conclure sur l'utilité d'une éducation physique féminine qui soit la synthèse des différentes positions. En 1925, après avoir qualifié le départ d'Alice Milliat de « fâcheux », et après s'être interrogé sur la façon de gouverner les institutions sportives, le discours tenu se veut « politique » et consensuel. Lorsqu'un article pourrait amener *L'Auto* à trancher parmi les méthodes, c'est une position « neutre » qui est adoptée. Cette apparente neutralité permet à *L'Auto* de ménager les divers points de vue ainsi que les personnalités qui les

59. *L'Auto*, 22 août 1922.

60. *L'Auto*, 6 novembre 1922.

61. Guillaïn Jean-Yves, « Caricatures de presse ou les jeux de 1924 révélés », in Terret Thierry et al., *Les Jeux olympiques de Paris de 1924*, Biarritz, Atlantica, 2008.

62. *L'Auto*, 22 août 1922.

défendent, notamment lorsqu'elles semblent participer à des sociabilités mondaines dont il semble se soucier, comme c'est le cas d'Irène Popard. Dans les colonnes du journal, ses démonstrations, ses participations à des banquets, dîners, cérémonies ou activités diverses de représentation constituent autant d'occasions d'évoquer les personnalités qu'elle y côtoie, comme s'il s'agissait pour *L'Auto* d'alimenter son capital relationnel à la croisée des mondes artistiques, politiques, médicaux, sportifs et journalistiques. Depuis 1922, les multiples démonstrations d'Irène Popard rendent manifestes ses contacts avec les plus hautes autorités politiques en charge de l'éducation physique<sup>63</sup>. En janvier 1926, à titre d'exemple, à l'occasion d'une démonstration au théâtre de la Gaîté-Lyrique, haut lieu du monde artistique, *L'Auto* souligne que :

les précédentes démonstrations obtinrent le plus vif succès et il en sera de même de celle d'aujourd'hui. M. Bénazet, sous-secrétaire d'État de l'enseignement technique présidera la fête, à laquelle l'orchestre du théâtre de la Gaîté prêtera son cours. Le soir, dîner intime, présidé par Henry Paté, à l'Hôtel Lutetia<sup>64</sup>.

Rappelant son succès le lendemain, *L'Auto* ne manque pas d'évoquer le dîner intime du soir, son élégance et la présence de personnalités :

Le soir, à l'Hôtel Lutetia, autour de tables artistiquement décorées, un banquet réunissait une assistance des plus élégantes, où prédominait l'élément féminin représenté par les élèves de l'École de Mme Irène Popard. Des allocutions furent prononcées par M. Piques, conseiller municipal et président de l'Association française de gymnastique harmonique ; Mlle Suzanne Boulay, au nom des élèves de Mme Popard ; quelques amis, au nom de la presse ; enfin, M. Henry Paté, député de la Seine<sup>65</sup>.

---

63. Lors de la Fête annuelle de l'éducation physique féminine organisée par le comité de Paris de la FFEGEP (*L'Auto*, 24 mai 1923) ; lors de la deuxième journée du Congrès national d'éducation physique de Bordeaux (*L'Auto*, 30 septembre 1923) ; au Congrès annuel des professeurs de danse (*L'Auto*, 17 mai 1925) ; à l'école de Joinville (*L'Auto*, 20 juin 1926) ; pour la kermesse du Patronage de Bois-Colombes (*L'Auto*, 8 juillet 1922) ; pour le Comité des fêtes de France (*L'Auto*, 23 juin 1924) ; pour « les travailleuses à la municipale » (*L'Auto*, 14 juillet 1926).

64. *L'Auto*, 16 janvier 1926.

65. *L'Auto*, 17 janvier 1926.

Les activités d'Irène Popard offrent la possibilité de citer les pouvoirs publics présents à ses côtés. En 1927, la rhétorique est identique : annonçant une démonstration de « l'excellent professeur » au théâtre de la Gaîté-Lyrique, *L'Auto* précise que « parmi les élèves présentées à cette belle matinée consacrée à l'art et au sport, il nous est donné d'applaudir M<sup>elles</sup> Jacqueline et Raymonde Henry Paté, filles du vice-président de la Chambre, ainsi que les filles Raymonde et Jacqueline André Garnier.<sup>66</sup> » Trois jours plus tard, à propos de cette même démonstration, il est souligné qu'« Irène Popard et son école ont connu l'un de leur plus vif succès d'après la guerre : la salle était comble et sous la présidence d'Henry Paté<sup>67</sup>», qu'« un dîner fut donné en l'honneur de Madame Popard, directrice de l'association française de gymnastique harmonique » et que « M. Henry Paté prononça un éloquent discours ». En 1928, « par leur présence, M. Herriot, ministre de l'Instruction Publique et des Beaux-Arts et Henry Paté, vice-président de la Chambre, montreront l'intérêt porté par les pouvoirs publics à l'Éducation physique féminine d'après une méthode rationnelle et artistique<sup>68</sup> ». La permanence d'un tel procédé journalistique laisse imaginer qu'il s'agit là probablement d'une façon de maintenir voire d'étendre le capital relationnel du journal. Les différentes personnalités évoquées en 1928 pour leur présence au « dîner amical » réuni le lendemain soir de la démonstration donnée par Irène Popard résumant assez bien les contours de la sociabilité mise en exergue autour d'elle. Y sont cités, M. Henry Paté, M. Siquet, président de l'Association sportive française de gymnastique harmonique, le docteur Cazalis (de Reims), M. Oger au nom de *L'Auto*, M. Delarbre de *L'Écho des sports*, Maupponné de *L'Intransigeant* et le docteur Chailley-Bert<sup>69</sup>. Davantage qu'une sociabilité, *L'Auto* expose une connivence entre différents acteurs de l'éducation physique et du sport et se place au confluent de l'art<sup>70</sup>, de la presse, des médecins et des plus hautes autorités de l'État. Alors que d'autres titres de presse attaquent « la marchande de soupe », l'« intransigeante » ou la

66. *L'Auto*, 3 février 1927.

67. *L'Auto*, 6 février 1927.

68. *L'Auto*, 11 février 1928.

69. *L'Auto*, 12 février 1928.

70. À cette période et jusqu'au début des années 1950, les concours d'art olympiques permettaient le rapprochement du monde sportif avec l'univers artistique (Guillain Jean-Yves, « Quand la capitale des arts et des lettres accueille la troisième édition des concours d'art olympiques », in Terret Thierry et al., *Les Jeux olympiques de Paris de 1924*, op. cit., p. 1029).

« cabotine »<sup>71</sup>, *L'Auto* expose une relation de proximité voire de complicité avec Irène Popard. En 1927, le journal signale avoir « reçu une carte postale signée par 25 élèves de l'École Popard, en déplacement à Tours sous la direction de Mme Irène Popard<sup>72</sup> » ; en 1928, un bulletin de santé, qui trouve place dans la rubrique « Le monde et le sport », révèle que « Mme Irène Popard vient de subir une opération chirurgicale qui a parfaitement réussi. *L'Auto* exprime tous ses vœux de prompt et définitif rétablissement à M<sup>me</sup> I. Popard<sup>73</sup>. »

## **1928-1939 : deux figures rapprochées dans un titre qui demeure œcuménique, censeur et collaborateur à la fois**

Mai 1928 apparaît comme une bascule dans la couverture réservée à Irène Popard. C'est donc en pleine période des Jeux olympiques d'Amsterdam, qui se déroulent du 17 mai jusqu'au 12 août, que *L'Auto* annonce en première page (le 31 mai), que « l'entente est scellée entre la FFSF et Mme Irène Popard » et « l'accord particulièrement heureux entre les sportives et la gymnastique harmonique », soulignant que la gymnastique harmonique est « considérée comme préparation aux sports [féminins]<sup>74</sup> ». Fin août, revenant sur la façon dont Irène Popard conçoit son accord avec la Fédération française des sports féminins, *L'Auto* relaie l'idée d'une gymnastique harmonique préparatoire au sport de compétition :

J'ai toujours signalé, dit Mme Popard, les dangers que les excès sportifs peuvent présenter pour nombre de jeunes filles. Par contre, douze années de pratique et d'enseignement m'ont abondamment démontré que toutes les femmes, jeunes filles ou fillettes pouvaient, par le développement harmonieux de leur corps, accroître leur force, leur santé, leur beauté. Parmi ces jeunes femmes développées rationnellement, il est alors possible de sélectionner les sujettes qui feront des athlètes pour compétitions, capables de soutenir la lutte intense des championnats<sup>75</sup>.

---

71. Eyquem Marie-Thérèse, *op. cit.*, 1959, p. 125.

72. *L'Auto*, 9 juin 1926.

73. *L'Auto*, 11 mai 1928, p. 2.

74. *L'Auto*, 31 mai 1928.

75. *L'Auto*, 28 août 1928.

Ce rapprochement de la gymnastique harmonique et de son instigatrice avec le monde du sport va bien au-delà des Jeux d'Amsterdam. Deux ans plus tard, en 1930, Irène Popard est à nouveau présentée comme partisane d'une culture physique préalable au sport : la culture physique seule ennuie la jeunesse et la compétition n'est pas le but du sport mais son complément indispensable<sup>76</sup>. Le 9 février 1933, à l'occasion d'une démonstration d'Irène Popard au théâtre de la Gaîté-Lyrique, *L'Auto* souligne à nouveau que « l'éducation physique féminine ne se discute plus. Elle a fait ses preuves en montrant qu'elle était une excellente préparation à la pratique des sports ». *L'Auto* ne fait plus seulement cohabiter deux « méthodes », la gymnastique et le sport. En rapprochant Irène Popard du monde du sport, il les associe et les présente comme complémentaires.

Alors que pour la première fois, lors des Jeux olympiques d'Amsterdam, les femmes sont autorisées à participer aux épreuves d'athlétisme estimées les plus compatibles avec leur morphologie, leurs fonctions et les normes de féminité, signe d'ouverture du monde sportif compétitif aux femmes, le soutien de *L'Auto* en faveur d'Alice Milliat n'en devient pas pour autant inconditionnel et ce, malgré la persistance de leurs échanges de bons procédés. Présentée comme d'accord avec « notre opinion<sup>77</sup> », elle peut expliquer « comment fonctionneront les soirées de propagande de la FFSF » dans les colonnes du journal. René Moysse la présente « acclamée » lorsqu'il s'agit de pointer « ce que fut la tenue des Françaises aux 3<sup>es</sup> jeux mondiaux féminins<sup>78</sup> ». Sous la plume du journaliste Max Bihan, Alice Milliat fait l'objet d'un portrait qui s'achève en véritable éloge<sup>79</sup>. *L'Auto* s'intéresse à la souscription du bas-relief « Georgette Gagneux<sup>80</sup> » souhaité par Alice Milliat. La souscription publique engagée par cette dernière en faveur du financement d'un terrain est lancée par Marcel Oger<sup>81</sup>. Le cross féminin d'Île-de-France de 1935, homologué par Alice Milliat, est organisé par *L'Auto*<sup>82</sup>. Alliés certes, ce qui n'empêche pas des critiques et suspicions à l'égard de sa gestion supposée hasardeuse, à l'origine du trou finan-

76. *L'Auto*, 1<sup>er</sup> mai 1930.

77. *L'Auto*, 14 novembre 1930.

78. *L'Auto*, 12 septembre 1930.

79. *L'Auto*, 4 août 1930.

80. *L'Auto*, 23 août 1932.

81. *L'Auto*, 17 mai 1933.

82. *L'Auto*, 4 mars 1935.

cier de la fédération française et à propos des problèmes de financement des déplacements. Sa logique de pratique qui ne serait plus tout à fait amateur est pointée du doigt, tout comme son rapprochement avec l'exhibition. Le soutien n'est donc toujours pas inconditionnel, à l'image de Louis Gautier-Chaumet mi-admiratif et mi-suspicieux<sup>83</sup>, en particulier en matière de financement du sport féminin. Ainsi se montre-t-il critique et sévère en septembre 1930 lorsqu'il évoque non sans ironie sa crainte de petits succès féminins aux Jeux olympiques, et surtout des sportives ayant préféré les « utilités » des jeux mondiaux<sup>84</sup>. Ces propos ne l'empêchent cependant pas, quelques mois plus tard, en février 1931, d'évoquer que « le plus beau de l'histoire est que l'année s'écoulera sans difficulté et que le sport féminin connaîtra sous l'égide de M<sup>me</sup> Milliat des jours plus heureux.<sup>85</sup> » Mais si globalement la dirigeante emblématique du sport féminin apparaît soutenue, il n'en va pas de même des performances féminines produites lors de compétitions. Leur valeur<sup>86</sup> ou certaines épreuves sportives telles l'épreuve de *cross-country* sont l'objet de scepticisme et de discrédit<sup>87</sup>. Un repérage précis des discours et rhétoriques en fonction des activités, des compétitions et des pays d'origine des sportives<sup>88</sup> montrerait probablement un entrelacs de discours parfois contradictoires, mais habiles dans le jeu des acteurs et des rapports de force en présence.

Dans ce jeu, *L'Auto* maintient sa position de censeur et « collaborateur », en plaçant désormais ces deux visions de l'éducation physique féminine comme complémentaires et en relayant les dissensions et conflits qui traversent cet espace<sup>89</sup>. En janvier 1927<sup>90</sup>, Marcel Berger pointe les

---

83. *L'Auto*, 11 juin 1930.

84. *L'Auto*, 16 septembre 1930.

85. *L'Auto*, 17 février 1930.

86. *L'Auto*, 30 juin 1930.

87. Ce même Max Bihan évoquant un avenir quantitatif du sport féminin « singulièrement compromis » (*L'Auto*, 14 mars 1933).

88. De la fin des années 1960 à la fin des années 1970 par exemple, les sportives des pays de l'Est faisaient l'objet d'un traitement tout à fait particulier : Erard Carine et Liotard Philippe, « L'(in)vulnérabilité sportives des femmes de l'Est : des "fausses" femmes aux femmes faussées (1968-1978) », in Terret Thierry, Robène Luc, Charroin Pascal, Héas Stéphane et Liotard Philippe, *Sport, genre et vulnérabilités*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

89. Comme le note André Drevon, si les deux quotidiens spécialisés *L'Écho des sports* et *L'Auto* se font régulièrement les relais des polémiques, c'est l'attention et le soutien apportés au sport féminin qui vont dominer à partir des derniers mois de la guerre (Drevon André, *Alice Milliat...*, *op. cit.*, p. 47).

90. *L'Auto*, 26 janvier 1927.

relations difficiles entre le comité et la FFSF ; en août 1928, dans un article intitulé « encore un conflit à la FFSF », Marcel Oger relate les dissensions au sein de cette fédération<sup>91</sup>. En 1930, *L'Auto* se fait le théâtre des dissensions entre la présidente de la Fédération sportive féminine internationale et son homologue à la tête de la FFSF à coup de lettre publiée et de réponse le lendemain<sup>92</sup>, une façon probablement de se positionner en acteur et rassembleur. Ainsi René Moyse conclut-il par une formule qui renvoie dos à dos les conceptions sans prendre parti, ou les départager. En mai 1930, renvoyant Alice Milliat devant ses actes, *L'Auto* indique vouloir « collaborer à ce que nous croyons être la dernière tentative du sport féminin dirigé par les sportives<sup>93</sup> ». Par la voie de Marcel Oger cette fois, *L'Auto* se place en censeur et collaborateur à la fois : « Madame, nous vous attendons aux actes. Nous le lui répétons en lui assurant que *L'Auto* est bien décidé à collaborer à ce que nous croyons être la dernière tentative du sport féminin dirigé par les sportives.<sup>94</sup> » La position politique de *L'Auto* se dessine assez nettement, avec son corollaire de retournement de positions : après avoir relayé son hostilité à l'égard de la participation des femmes aux Jeux olympiques, quelques semaines plus tard, Alice Milliat est érigée en figure à l'origine de cet évènement et édifiée en berceau du sport féminin.

Irène Popard n'en n'est pas pour autant reléguée au second plan dans les colonnes du journal, bien au contraire, probablement grâce ses sociabilités qui permettent à *L'Auto* de cultiver ses liens avec les mondes politiques, médico-sportifs, journalistiques et artistiques. À partir de 1928, Irène Popard apparaît progressivement moins opposée et davantage alliée du monde sportif, et ses démonstrations lors de manifestations sportives donnent à *L'Auto* l'occasion de la montrer aux côtés de « vedettes du sport ». Ainsi la retrouve-t-on en 1929, « au côté de notre confrère René Bierre, de Ferdinand Le Drogo, champion de France sur route, d'Oscar Egg, *recordman* du monde de l'heure sans entraîneur, de l'ancien champion, Gaston Rivière, de Maurice Schilles, ancien champion de France, de Montillon, Bouillet, Brugère, etc<sup>95</sup>... » Figurant parmi les personnalités qui déposent une gerbe sur le monument des sportifs

91. « Encore un conflit à la FFSF », *L'Auto*, 18 août 1928.

92. *L'Auto*, 24 et 25 avril 1930. Ce conflit est également évoqué dans Bauer Thomas, *op. cit.*, p. 42.

93. *L'Auto*, 19 mai 1930.

94. *Idem*.

95. *L'Auto*, 24 mai 1929.

tombés pour la France, au stade Pershing<sup>96</sup>, elle fait partie de l'assistance mentionnée comme présente aux obsèques de M. Gustave de Lafreté<sup>97</sup>. Rapprochée du monde sportif, elle demeure particulièrement visible dans les colonnes du journal qui continue de profiter de ses démonstrations annuelles au théâtre de la Gaîté-Lyrique pour la présenter à la croisée du monde politique, de l'éducation physique, de l'art et du sport. Ainsi, en février 1929, dans sa rubrique le « sport et la femme » sous-titrée pour l'événement, « Art, beauté et sport », *L'Auto* annonce la démonstration d'Irène Popard, en précisant qu'elle se déroule sous la présidence de M. Henry Paté, sous-secrétaire d'État à l'Éducation physique et qu'il serait « superflu de rappeler le succès que remporte chaque année ce grand gala féminin consacré à l'Art, à la Beauté et au Sport<sup>98</sup> ». Jusqu'en 1938, la démonstration au théâtre de la Gaîté-Lyrique fait l'objet d'une série d'articles qui l'érige en événement « sportivo-artistique » de l'année, emblème d'une éducation corporelle féminine mêlant art, grâce, harmonie et esthétique, à l'aune de ce que soutient le médecin Robert Jeudon en 1929 :

Et c'est pourquoi les méthodes telles que celles que nous avons admirées sont bien conformes à ce que nous attendons de l'EP féminine, et plus particulièrement de la femme française, étant donné ses caractéristiques. Car elles permettent toute une gamme d'exercices gradués et individuels d'où la personnalité de chacune peut se dégager ; parce qu'elles affirment, même chez les moins douées, les qualités physiques natives de la femme, la souplesse, la légèreté harmonieuse et la précision de la démarche, l'eurythmie du geste. Elles doteront en un mot leurs adeptes de ce charme délicat qui émane de l'élégance naturelle et de la grâce sans affectation, que toute jeune fille peut désormais acquérir, et qui remplace ou complète délicieusement la beauté, celle-ci n'étant l'apanage que de quelques-unes<sup>99</sup>.

En annonçant, en 1933, « une belle démonstration de l'éducation physique, de l'art, et des sports de la Femme<sup>100</sup> » et une « belle fête de la

---

96. *L'Auto*, 13 novembre 1938.

97. *L'Auto*, 23 mars 1933.

98. *L'Auto*, 16 février 1929.

99. *L'Auto*, 19 février 1929.

100. *L'Auto*, 12 mars 1932.

grâce et de l'harmonie<sup>101</sup> » en 1934, et en mentionnant les personnalités présentes, *L'Auto* crédibilise encore davantage l'événement tout en s'inscrivant partenaire. En 1938 par exemple, dans un article consacré à son gala de la Gaîté-Lyrique, sont annoncées de « nombreuses personnalités du sport, du théâtre, de la danse et des représentants des ministres de l'Éducation nationale et des Sports<sup>102</sup> ». Largement présentée au sein des mondanités sportives et artistiques, elle est également régulièrement exposée parmi les milieux médico-sportifs, en particulier aux côtés des docteurs Bellin du Côteau et Jeudon, la parole médicale faisant office de caution. En 1929, à l'occasion de la couverture de la démonstration annuelle d'Irène Popard, le docteur Jeudon rappelle

les efforts accomplis en France depuis quinze ans en vue de la mise au point d'une éducation physique rationnelle, c'est-à-dire capable de s'imposer par sa présentation agréable tout en remplissant les conditions nécessaires à réaliser cette « harmonie physiologique » vers laquelle tendent tous les éducateurs actuels

et resitue Irène Popard dans la filiation de Georges Demeny :

C'est le mérite de l'école française, et en particulier de Demeny et de son élève Irène Popard, d'avoir su trouver le juste milieu dans la mise au point de cette gymnastique harmonique qui, comme son nom bien choisi, l'indique, sans négliger la présentation élégante et artistique nécessaire à toute méthode d'EP féminine.

On la retrouve également aux côtés de M. Bellin du Côteau lorsqu'elle est membre du jury du « plus bel Apollon 1935<sup>103</sup> » ou parmi les convives applaudissant lors de la remise de la Légion d'honneur à Bellin du Côteau (grade d'officier)<sup>104</sup>, ou bien encore parmi les personnalités présentes à ses obsèques en 1938<sup>105</sup>. En 1937, lors de sa participation au Congrès international de médecine appliquée à l'éducation physique et aux sports dans l'amphithéâtre de la faculté de médecine,

---

101. *L'Auto*, 2 mars 1934.

102. *L'Auto*, 5 avril 1938.

103. Concours dont le prix sera décerné lors d'un gala artistico-sportif (*L'Auto* des 9, 18, 22 et 28 mai 1935).

104. *L'Auto*, 5 novembre 1936.

105. *L'Auto*, 25 août 1938.

sous la présidence des professeurs Carnot et Latarjet, elle est aux côtés du sous-secrétaire d'État à l'Éducation physique<sup>106</sup>. Proche du monde médico-sportif, en particulier de Bellin du Côteau, Chailley-Bert, Jeudon et de la doctoresse Houdré-Boursin, Irène Popard est aussi régulièrement présentée aux côtés de personnalités politiques présentes ou représentées. En 1929, lors de la neuvième Fête sportive annuelle des écoles primaires supérieures et professionnelles de la ville de Paris dirigée par M. Sehé, inspecteur d'éducation physique des écoles de la ville de Paris, elle figure aux côtés de M. Delarbre, représentant de Henri Paté, de M. Franceschini, sous-directeur de l'enseignement de la ville de Paris, du commandant Cabos, du capitaine Megret et de M. Fourest, représentant le conseil municipal<sup>107</sup>. En 1930, la « visite » du sous-secrétaire d'État à l'Éducation physique, M. Morinaud, est annoncée : il assistera le soir à une leçon de gymnastique harmonique donnée par Mme Popard, 22 rue de Naples. Le lendemain, *L'Auto* met en scène les soutiens, l'enthousiasme et même la sympathie politique :

devant un public nombreux de parents d'élèves, d'amis et de journalistes, Irène Popard donna une démonstration de son cours habituel, toutes classes réunies. Le Ministre donna plusieurs fois le signe des applaudissements, témoignant ainsi de son enthousiasme pour l'excellente méthode appliquée depuis de longues années par Irène Popard. Il assura d'ailleurs à celle-ci de sa sympathie en lui promettant deux nouveaux élèves qui lui sont particulièrement chers<sup>108</sup>.

Le surlendemain, en ayant « remarqué dans l'assistance, M. Coulon, conseiller technique du sous-secrétariat d'État de l'EP ; D<sup>r</sup> Bellin du Côteau qui présenta le cours en d'excellents termes ; Dr Chailley-Bert, colonel Lecocq ; MM de Beaumont, Sauvage, Jean Boucher, nos confrères A. Bontemps, Fred Liévin<sup>109</sup> », *L'Auto* joue une fois encore des effets de citation et de placement. La présence d'Irène Popard à un certain nombre de banquets joue le même rôle : en 1935, elle est citée en présence d'Henri Paté et d'autres personnalités lors du banquet des camps de vacances donné à l'hôtel Lutetia<sup>110</sup>.

---

106. *L'Auto*, 14 juillet 1937.

107. *L'Auto*, 30 juin 1929.

108. *L'Auto*, 4 avril 1930.

109. *L'Auto*, le 5 avril 1930.

110. *L'Auto*, 18 mars 1935, suppl.

En 1937, au seizième banquet annuel des Centres de vacances en montagne, banquet placé sous la présidence de M. Henri Sellier, ministre de la Santé publique et de Mme Suzanne Lacorre, sous-secrétaire d'État à la Protection de l'enfance, elle apparaît aux côtés de nombreuses personnalités de l'enseignement parmi lesquels l'inspecteur général Faubert, M. Barthélémy, rapporteur du budget de l'EP, M. Pringollet, député de Savoie, le colonel Lecocq représentant Léo Lagrange<sup>111</sup>. Comme pour Alice Milliat, les connivences établies avec et par *L'Auto* et leurs échanges de « bons procédés » sont assez manifestes. Elle apparaît dans *L'Auto* en personnalité donatrice pour les critères de la presse sportive au début des années 1930<sup>112</sup>, participant à la nocturne des galas de la presse sportive (en 1930<sup>113</sup> et 1934<sup>114</sup>), au gala des cent ans des écrivains sportifs au théâtre de la Madeleine en 1933<sup>115</sup>. En 1936, *L'Auto* signale que sa démonstration s'effectue au profit de la Caisse de secours et de retraite de l'Association des journalistes sportifs<sup>116</sup> et sous le patronage du Syndicat de la presse sportive<sup>117</sup>. Cette année-là, elle participe au jury du « plus bel athlète de France », un concours qu'organisent *L'Auto*, *L'Intransigeant* et *Le Journal*, avec E. Mercier comme président ; le colonel Legros et J. Coulon comme vice-présidents, ainsi que les docteurs Mathieu et Fraisses et MM. Dietsch, Tessières et Pinard comme commissaires<sup>118</sup>. En 1937, « *L'Auto*, *Paris-Soir*, *Le Petit Parisien*, *Le Journal*, *Le Matin*, *Excelsior*, *l'Intransigeant*, *Le Figaro*, *Match*, *Minerva* ont offert des récompenses » lors de la démonstration annuelle donnée à l'Opéra-Comique<sup>119</sup>. En 1939, elle est présentée aux obsèques de « notre confrère » Marcel Delarbre<sup>120</sup>. Autant de traces d'un partenariat, d'échanges de « bons procédés » et de connivences explicites et mises en scènes qui laissent imaginer l'interpénétration de sociabilités qui se nourrissent réciproquement et dont les contours sont assez bien résumés

111. *L'Auto*, 10 mars 1937.

112. *L'Auto*, 3 et 5 juin 1930 ; 23 et 25 juin 1931 ; 26 juin 1932 ; 21 et 22 juin 1933.

113. *L'Auto*, 23, 25, 27 et 28 juin 1930. Dans ce numéro du 28 juin, il est signalé en titre et sous-titre que « Michard, Ch. Pélissier et Grassin ont été des triomphateurs du Gala de la Presse sportive. Une foule a également acclamé Irène Popard et ses élèves, ainsi que Lehmann et les as du Dirt Track. »

114. *L'Auto*, 18 juin 1934.

115. *L'Auto*, 9 mars 1933, 4 et 7 avril 1933.

116. *L'Auto*, 26 mars 1936.

117. *L'Auto*, 29 janvier 1936.

118. *L'Auto*, 8 juillet 1936.

119. *L'Auto*, 15 et 20 mai 1937.

120. *L'Auto*, 2 mars 1939.

lorsque, en 1930, Irène Popard apparaît aux côtés de M. Henry Paté ; Charles Auray, sénateur de la Seine, maire de Pantin ; Alphonse Loyau, conseiller municipal de Paris ; D<sup>r</sup> Bellin du Côtéau ; D<sup>r</sup> Chailley-Bert ; D<sup>r</sup> Jeudon ; doctoresse Houdré-Boursin ; doctoresse Rodet-Grigouff, Marcel Delarbre, A. Bontemps, Jacques Laignel, Tessier, Guillevic<sup>121</sup>. Irène Popard comme *L'Auto* apparaissent à la croisée de sociabilités mêlant politiques, médecins, sportifs et journalistes. L'annonce en 1938 de l'émission de propagande du sous-secrétariat d'État des Sports dans la rubrique intitulée « l'écoute », consacrée à une présentation par Irène Popard de sa méthode de gymnastique harmonique, une méthode supposée permettre une « harmonie physiologique », est assez exemplaire des relations politiques, médicales et journalistiques largement relayés dans ses colonnes. L'existence de liens qui débordent largement le strict cadre professionnel, en prenant la forme d'une relation de proximité, quasi familiale et exposée dans les colonnes du journal renforce cette intuition d'activités de « réseautage » autour de la couverture des personnages. En 1935 par exemple, la rubrique « Le Monde et les sports » relate un « bulletin de santé » qui préconise « un repos absolu pour sa grosse fatigue » et lui souhaite un prompt rétablissement<sup>122</sup>. En 1937, dans cette même rubrique, les condoléances du journal sont publiées pour la mort du père d'Irène Popard<sup>123</sup>.

## Conclusion

Dans un contexte d'entre-deux-guerres marqué par une préoccupation forte en faveur du corps féminin, notamment sous l'influence des discours médicaux venant irriguer le champ de l'éducation physique et du sport<sup>124</sup>, le secteur de l'activité physique féminine constitue un « marché » porteur et hautement concurrentiel auquel n'échappe pas *L'Auto*. Alors qu'un consensus s'établit sur la nécessité d'une éducation

---

121. *L'Auto*, 12 mai 1930.

122. *L'Auto*, 17 mai 1935.

123. *L'Auto*, 21 février 1937.

124. Defrance Jacques, *L'excellence corporelle*, Rennes, PUR, 1987 ; El Boujjoufi Taiëb, *L'investissement médical en éducation physique : étude des conditions sociales de formation d'une position collective (1880-1950)*, Thèse de doctorat en sciences du sport dirigé par Jacques Defrance, Université de Paris-X Nanterre, 2005 ; Bohuon Anaïs et Quin Grégory, « Des scoliotiques aux hystériques : une histoire de l'éducation corporelle des jeunes filles (années 1830-années 1900) », *Revue d'Histoire de l'enfance irrégulière*, n° 12, 2011.

corporelle féminine dès le plus jeune âge, à l'école et en dehors de l'école, mais où le type de méthode à encourager ou à proscrire pour « la » femme et « la » jeune fille est la source de controverses, *L'Auto* soutient habilement les conceptions divergentes de l'éducation physique féminine incarnées par Irène Popard et Alice Milliat. Quand la première apparaît très largement dans les colonnes du journal en étant tout particulièrement insérée dans une sociabilité mêlant des personnalités du monde politique, sportif, médico-sportif, artistique et journalistique, la seconde peut y signer des articles militants et se faire l'écho d'une pratique que *L'Auto* soutient, patronne et contribue à diffuser malgré les résistances de l'époque. Le soutien n'est cependant pas totalement inconditionnel. *L'Auto* se place en position œcuménique et rassembleuse, entretient son insertion voire sa complicité et sa connivence avec divers milieux, du politique au journalisme en passant par le sport et l'art, sans oublier le monde médical.

La présence de ces deux personnages qui incarnent et défendent deux visions de l'éducation physique féminine qui vont progressivement se poser comme complémentaires, ainsi que la rhétorique utilisée, et notamment les effets de citation des personnalités présentes lors d'événements divers, laisse entrevoir un titre de la presse sportive inséré et participant à ce qui s'apparente à des « réseaux » à l'œuvre dans la structuration du champ du sport et de l'éducation physique de l'entre-deux-guerres. Cette impression intuitive du jeu de « réseaux » reste à démontrer pour ne pas tomber dans un usage abusif du terme. Une « analyse de réseaux un tant soit peu formalisée<sup>125</sup> » serait indéniablement très éclairante pour affiner l'histoire du journal, travailler les biographies d'Irène Popard et d'Alice Milliat et formaliser les rapports de force en présence dans l'entre-deux-guerres.

---

125. Lemerrier Claire, « Analyse de réseaux et histoire », *Revue d'Histoire moderne et contemporaine*, n° 52, 2005/2.



## **L'Auto dans la tourmente de Berlin**

### **Réception des Jeux nazis et dispositifs de couverture des grands événements dans la presse sportive française en 1936**

**Karen Bretin-Maffioletti**

---

Du 1<sup>er</sup> au 16 août 1936, l'Allemagne accueille les XI<sup>e</sup> Jeux olympiques à Berlin, capitale du Troisième Reich. L'événement est la preuve la plus stupéfiante, pour les premiers historiens qui s'y confrontent, et aujourd'hui encore la plus éclatante qui soit, au point d'en devenir le symbole, des liens entre sport et politique. Pour ces raisons, les Jeux olympiques de 1936 ont suscité une importante production scientifique<sup>1</sup>.

L'historiographie évoque notamment la désignation en 1931 de la ville de Berlin pour l'organisation des Jeux et la manière dont Hitler, aidé en cela par sa garde rapprochée, comprend rapidement après son accession au pouvoir le potentiel de propagande que renferme la manifestation. Les dispositifs de propagande interne et externe particulièrement élaborés mis en œuvre avant et pendant la quinzaine olympique, qui font des Jeux à la fois un outil supplémentaire d'embrigadement du

---

1. Il est impossible de citer ici l'ensemble des écrits relatifs aux Jeux de Berlin. Les travaux de Daphné Bolz demeurent néanmoins une source précieuse pour des indications bibliographiques sur des publications en français, allemand, anglais et italien (Bolz Daphné, *Les arènes totalitaires : Hitler, Mussolini et les jeux du Stade*, Paris, CNRS, 2007).

peuple allemand et un moyen de contrôle de l'opinion internationale, sont détaillés<sup>2</sup>. De même, les chercheurs décrivent les réactions et prises de position du Comité international olympique et de la communauté internationale qui prennent peu à peu conscience, depuis l'accès d'Hitler à la Chancellerie en janvier 1933 jusqu'au vote et à la mise en œuvre des lois de Nuremberg en 1935 et 1936, des événements politiques qui touchent le Reich et de la charge idéologique qui vient frapper les Jeux olympiques<sup>3</sup>. Enfin, l'ampleur inédite de la manifestation<sup>4</sup>, le gigantisme des installations<sup>5</sup>, l'importance des sommes d'argent engagées, le grand nombre et le faste des cérémonies et rituels qui s'ajoutent au programme des compétitions<sup>6</sup> sont soulignés par la plupart des historiens<sup>7</sup>.

La presse, comme acteur essentiel de l'événement, est également présente dans les publications. Elle est décrite comme l'une des raisons d'être de la propagande hitlérienne, et certainement sa première cible : c'est parce que l'on attend une foule de journalistes que la manifestation olympique est porteuse de tant d'enjeux idéologiques<sup>8</sup>. Prolongeant l'inflation amorcée à l'occasion de la Coupe du monde de football de 1934

2. Parmi d'autres, on peut citer, outre le livre de Daphné Bolz, Charpiot Rolland, « Les XI<sup>es</sup> Jeux olympiques et le Troisième Reich. Un mariage politiquement incorrect », in Milza Pierre, Jéquier François et Tétart Philippe (dir.), *Le pouvoir des anneaux. Les Jeux olympiques à la lumière de la politique, 1896-2004*, Paris, Vuibert, 2004 ; Schmidt Josef, « Événement fasciste et spectacle mondial : les Jeux olympiques de Berlin en 1936 », in Robin Régine (dir.), *Masses et culture de masse dans les années trente*, Paris, Éditions Ouvrières, 1991.
3. Parmi d'autres, Guttman Allen, « Les «Jeux olympiques nazis» et le boycott américain. Controverse », in Arnaud Pierre et Riordan James (dir.), *Sport et relations internationales (1900-1941)*, Paris, L'Harmattan, 1998.
4. Les Jeux de Berlin réunissent 4 800 athlètes contre 1 300 à Los Angeles en 1932 et 3 000 à Paris en 1924 (précédent record).
5. Entre autres, le *Reichsportsfeld*, monumentale arène qui doit constituer le symbole le plus puissant de la supériorité du régime.
6. Les Jeux de Berlin apparaissent aujourd'hui comme les premiers Jeux d'une nouvelle ère, ayant fixé un protocole peu modifié depuis : lâcher de pigeons durant la cérémonie d'ouverture, transport de la flamme olympique depuis la Grèce par un relais de coureurs, défilés massifs, mise en œuvre d'innovations technologiques de toutes sortes.
7. Parmi d'autres : Bolz Daphné, « "Foro Mussolini", "Reichsportsfeld", deux outils de mobilisation des masses dans l'Entre-deux-guerres » in Loudcher Jean-François, Vivier Christian, Dietschy Paul et Renaud Jean-Nicolas, *Sport et idéologie*, Besançon, BURS, 2004 ; Brohm Jean-Marie, *Jeux olympiques à Berlin*, Bruxelles, Complexe, 1983.
8. Voir notamment Bolz Daphné, « La mise en scène sportive de l'Italie fasciste et de l'Allemagne nazie : la Coupe du monde de football (1934) et les Jeux olympiques de Berlin (1936) », in Gounot André, Jallat Denis et Caritey Benoît (dir.), *Les politiques au stade. Étude comparée des manifestations sportives du XIX<sup>e</sup> au XXI<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2007.

en Italie<sup>9</sup>, les journalistes sont en effet beaucoup plus nombreux à Berlin qu'ils ne l'étaient pour les précédentes éditions des Jeux, à Paris comme à Los Angeles<sup>10</sup>. La presse est aussi identifiée par les auteurs comme l'un des principaux relais, en amont, des mouvements de boycott ou de défense de la manifestation<sup>11</sup>. En revanche, il faut souligner la faiblesse du nombre de recherches consacrées aux discours tenus par les journalistes durant la quinzaine olympique elle-même, dans le temps précis de l'Événement<sup>12</sup>. Quelques productions témoignent, certes, de la représentation des Jeux de Berlin dans les presses étrangères, en Suisse et, surtout, en Italie<sup>13</sup>. Pour le cas français en revanche, et notamment pour ce qui concerne *L'Auto*, ténor de la presse française spécialisée du premier vingtième siècle, les travaux de chercheurs font globalement défaut. On sait que le journal – qui se veut apolitique et qui fonde depuis toujours sa ligne éditoriale sur l'idée de neutralité du sport – s'affiche avant l'été 1936 parmi les plus ardents défenseurs des épreuves de Berlin. En revanche, la teneur des discours du quotidien durant les Jeux est au

- 
9. Chisari Fabio, « “Une organisation parfaite” : la Coupe du monde de football 1934 selon la presse européenne », in Gastaut Yvan et Mourlane Stéphane (dir.), *Le football dans nos sociétés, une culture populaire (1914-1998)*, Paris, Autrement, 2006.
  10. 1 500 journalistes sont présents à Berlin, contre 800 à Los Angeles.
  11. Pour le cas des États-Unis, voir notamment les travaux d'Allen Guttman (Guttman Allen, « Les “Jeux olympiques nazis” et le boycott américain. Controverse », art. cit.). Pour le cas de la Suisse, on peut lire Christian Favre (Favre Christian, « Quand le sport descend dans l'arène parlementaire. La Suisse face aux Jeux de Berlin », in Milza Pierre, Jéquier François et Tétart Philippe (dir.), *Le pouvoir des anneaux... , op. cit.*). À propos de la France, Pierre Arnaud évoque la position de *L'Auto*, favorable à la manifestation (Arnaud Pierre, « Le sport français face aux régimes autoritaires (1919-1939) », in Arnaud Pierre et Riordan James (dir.), *Sport et relations internationales... , op. cit.*), André Gounot celle de *L'Humanité* qui fustige à l'inverse les Jeux de Berlin (Gounot André, « L'Olympiade populaire de Barcelone 1936, entre nationalisme catalan, “esprit olympique” et internationalisme prolétarien », in Gounot André, Jallat Denis et Caritey Benoît (dir.), *Les politiques au stade... , op. cit.*). Jean-Marie Brohm évoque encore les positions discordantes de *L'Humanité* et du *Figaro* (Brohm Jean-Marie, *Jeux olympiques à Berlin, op. cit.*).
  12. Au sens de Pierre Nora (Nora Pierre, « Le retour de l'événement », in Le Goff Jacques et Nora Pierre (dir.), *Faire de l'Histoire, tome 1 : Nouveaux Problèmes*, Paris, Gallimard, 1974).
  13. En Italie, les Jeux de Berlin sont perçus par le pouvoir fasciste comme l'occasion de valoriser l'Allemagne nazie aux yeux de l'opinion publique italienne. *La Gazzetta dello sport*, quotidien sportif fondé en 1896, joue pleinement ce rôle de propagandiste du III<sup>e</sup> Reich (Charbonnier Grégory et Terret Thierry, « Les Jeux olympiques de Berlin 1936 et la diplomatie italienne », in Loudcher Jean-François, Vivier Christian, Dietschy Paul et Renaud Jean-Nicolas (dir.), *Sport et idéologie, op. cit.*).

mieux méconnue, au pire faussée dans l'esprit de qui s'intéresse à cette question.

Évoquée parfois, mais rarement détaillée<sup>14</sup>, la représentation des Jeux de 1936 dans *L'Auto* est en effet souvent caricaturée sous la forme d'une volte-face critique, prenant à contre-pied les discours partisans de l'avant Jeux. « Les Jeux défigurés », voilà ce que l'on retient tout à la fois des Jeux de Berlin et de leur réception dans la presse sportive française. Le titre de l'article de Jacques Goddet<sup>15</sup>, publié au lendemain de la cérémonie de clôture, n'a de cesse de revenir. Dans les ouvrages de vulgarisation, dans les anthologies du journal *L'Équipe*<sup>16</sup>, et jusque dans les discours de la sociologie critique du sport<sup>17</sup>, les journalistes, comme les chercheurs, l'exhument à tout moment. Au final, cette tribune publiée le 17 août 1936, qui propose effectivement une critique radicale et parfaitement lucide des Jeux olympiques de Berlin, s'impose dans les esprits comme significative des discours tenus par le quotidien à propos des « Jeux nazis<sup>18</sup> ».

De telles conclusions reposent toutefois sur un texte qui s'inscrit en un temps bien précis, à la charnière du « pendant » et de « l'après » Jeux olympiques, quand certains chercheurs – comme Timothée Jobert – ont bien démontré la spécificité des discours de presse correspondant au temps de l'épreuve lui-même<sup>19</sup>. Surtout, et plus généralement, on peut

---

14. Seuls les journalistes Fabrice Abgrall et François Thomazeau y consacrent semble-t-il une analyse spécifique (Abgrall Fabrice et Thomazeau François, 1936, *la France à l'épreuve des Jeux olympiques de Berlin*, Paris, Alvik, 2006).

15. Alors rédacteur en chef du quotidien.

16. Gérard Schaller (éd.), *L'Équipe, Les Jeux olympiques, d'Athènes à Athènes, 1896-2004*, Paris, Calmann-Lévy, 2003. Les premières lignes du chapitre de ce volume consacré aux XI<sup>e</sup> Jeux affirment : « Les envoyés spéciaux de la presse française ne sont pas dupes. "Les Jeux défigurés", titre Jacques Goddet ».

17. Brohm Jean-Marie, *op. cit.*

18. L'expression est couramment mobilisée par les auteurs. Voir par exemple : Guttman Allen, « Les "Jeux olympiques nazis" et le boycott américain. Controverse », art. cit. Par ailleurs, dès l'été 1936, une lecture orientée du contenu de *L'Auto* se dessine, notamment (et c'est un comble !) dans les colonnes de *L'Humanité*, qui cite les commentaires critiques de *L'Auto* et exacerbe ainsi la dimension polémique du discours du journal dominant, pour servir sa propre position de remise en cause de la manifestation de 1936 (voir notamment *L'Humanité* du 4 août 1936 et du 18 août 1936).

19. Timothée Jobert, auteur d'une étude approfondie d'un événement sportif presque contemporain des Jeux de Berlin, souligne cette particularité, dans la presse sportive de l'entre-deux-guerres, du temps de l'événement. Il démontre que le discours des envoyés spéciaux produit une rupture avec les commentaires publiés en amont et en aval des épreuves et observe que *L'Auto* repousse aux confins de l'événement sportif les réflexions « de fond » (Jobert Timothée, « L'ambassadeur de Harlem et

imaginer que la réalité des discours de *L'Auto* sur Berlin est plus complexe, plus contrastée, plus ambivalente, simplement parce que ces Jeux, dans leur forme et les modalités de leur déroulement, doivent bousculer le titre, le faire vaciller sur ses positions, et – pour le dire simplement – mettre ses journalistes dans l'embarras. Dès lors, on perçoit la nécessité d'approfondir l'analyse des articles publiés au cours de la manifestation en lui donnant un caractère systématique, dépassant le relevé de quelque « phrase choc », à la portée certaine, mais néanmoins portion congrue d'un discours sur les Jeux de Berlin dont on verra qu'il est en premier lieu caractérisé par son ampleur.

L'objet de ce chapitre est ainsi de présenter une étude du discours produit par *L'Auto* au cours des Jeux olympiques de Berlin, du 1<sup>er</sup> au 17 août 1936<sup>20</sup>. Celle-ci est fondée sur l'analyse de plus de deux cents articles de presse, qui constituent l'essentiel des textes publiés à propos des Jeux dans le quotidien<sup>21</sup>.

L'ambition est de cerner avec une certaine précision la réception des Jeux olympiques de Berlin dans le principal titre de la presse sportive française. Au-delà, la focale de l'événement, qui fournit un corpus d'articles « rassemblés » au plan temporel et permettant, même s'il est volumineux, une analyse approfondie, jusqu'au cœur des textes, donne l'occasion de décrire les dispositifs déjà élaborés que la presse nationale spécialisée est à même de développer pour couvrir, à la fin de l'entre-deux-guerres, les manifestations sportives de grande importance. On participe ainsi à une histoire des dispositifs médiatiques déployés à l'occasion des grands événements internationaux par la presse sportive nationale. Plus généralement, on éclaire à travers cette étude un moment essentiel de l'histoire du sport, par l'attention portée à une triade « spectacle sportif/enjeux politiques/médias de masse » emblématique de l'entre-deux-guerres. La période marque en effet un temps où le développement des pratiques et des compétitions internationales rend le phénomène sportif éminemment politique, dans un mouvement accentué par

---

le représentant d'Hitler au Yankee stadium de New York : l'identité française au carrefour de la nation et de la race », in Saint-Martin Jean et Terret Thierry (dir.), *Le sport français dans l'Entre-deux-guerres, regards croisés sur les influences étrangères*, Paris, L'Harmattan, 2000).

20. Le choix est fait d'inclure les textes rédigés le 16 août, au soir de la cérémonie de clôture de la manifestation, et publiés le lendemain.

21. Des compléments d'information sur la méthodologie sont insérés plus loin.

une médiatisation à la fois croissante et renouvelée dans ses techniques<sup>22</sup>. De ce point de vue, Berlin 1936 figure une sorte de paroxysme.

## **Informations sportives et prises de position : un discours à multiples facettes**

Du 1<sup>er</sup> au 17 août 1936, *L'Auto* publie plus de cinq cents articles, encadrés, photographies légendées et, bien qu'en nombre très restreint, dessins humoristiques consacrés à la manifestation berlinoise.

Au plan quantitatif, l'essentiel du discours sur les Jeux de 1936 est produit par une équipe de dix journalistes, présents à Berlin tout au long de la manifestation en qualité d'envoyés spéciaux (pour neuf d'entre eux<sup>23</sup>) ou d'envoyé permanent (pour le dixième<sup>24</sup>). Ces auteurs sont les plus prolixes que compte le journal au sujet des Jeux, avec une production d'ensemble de deux cent quinze articles<sup>25</sup>. Ces textes, qui constituent le corpus servant de base à l'analyse, représentent plus de 80 % de la production signée relative à l'événement, celle-ci étant elle-même constituée des textes les plus longs, couvrant souvent plusieurs colonnes et figurant en « bonne place » dans le quotidien (à la différence des textes et encadrés non signés, beaucoup plus courts et occupant des espaces secondaires).

Une première exploration de ce corpus, fondée sur une analyse de contenu « classique » et une démarche sérielle (les deux cent quinze textes sont envisagés comme une suite, indépendamment les uns des autres), met en évidence d'une part la prégnance du caractère sportif du journal *L'Auto* et d'autre part des pans de discours s'éloignant de la narration sportive ordinaire pour verser dans le commentaire, et même la critique ou la prise de position, y compris politique.

---

22. Au cours de l'entre-deux-guerres, le sport « est toujours mieux couvert, techniquement et en volume, par les médias » (Lé Germain Elisabeth et Tétart Philippe, « Naissance et développement du spectacle sportif (1880-1939) », in Tétart Philippe (dir.), *Histoire du sport en France, du Second Empire au régime de Vichy*, Paris, Vuibert, 2007, p. 256). Voir également sur ce point : Arnaud Pierre, « Introduction », in Arnaud Pierre et Riordan James (dir.), *Sport et relations internationales...*, *op. cit.*, p. 15.

23. En plus de Jacques Goddet (rédacteur en chef de *L'Auto* à partir de 1931, directeur de 1934 à 1944 et fondateur de *L'Équipe* en 1946), René Moysse, Roger Lapeyre, Robert Fasquel, Pierre Bardel, Lucien Dubech, Gaston Meyer, Dimitri Philippoff et Robert Perrier.

24. Naas.

25. Chacun publie un total de dix à trente-quatre textes au cours de la période.

## *L'Auto*, journal sportif

Au cours des Jeux de Berlin, *L'Auto* ne perd en rien ses caractéristiques de quotidien essentiellement dédié à l'actualité sportive. Les arguments ne manquent pas pour soutenir une telle observation.

Cette orientation s'exprime en premier lieu à travers la forte domination de l'information sportive, au sens strict. Ainsi, la grande majorité des articles étudiés se rapporte directement aux rencontres. Traditionnellement, le journal annonce les épreuves à venir, présente les sportifs ou équipes appelés à s'affronter et détaille les forces et faiblesses des uns et des autres pour livrer un pronostic. Les résultats des compétitions sont rapportés ensuite, agrémentés de commentaires plus ou moins détaillés. *L'Auto* fait le choix, en effet, de couvrir toutes les disciplines sportives et toutes les épreuves, depuis les premières phases des compétitions jusqu'à leur conclusion. Le journal ne semble pas s'autoriser d'« impasse », même si la longueur des textes et la profondeur des analyses sont inégales, en fonction du prestige olympique des épreuves ou de la présence de « bons » concurrents français. Ainsi, le pentathlon, le *yachting*, les concours hippiques ou encore la gymnastique, de même d'ailleurs que les épreuves féminines dans leur ensemble, bénéficient d'une couverture réduite au regard de l'athlétisme et de la natation<sup>26</sup>, et dans une moindre mesure de disciplines telles que les poids et haltères, la lutte, ou encore le cyclisme, qui voient des Français enlever le titre suprême. Au début de la quinzaine olympique en effet, Louis Hostin et Émile Poilvé sont sacrés champions olympiques, le premier en poids et haltères et le second en lutte libre. Ces victoires suscitent gros titres et commentaires enthousiastes dans *L'Auto*<sup>27</sup>. De même, les exploits en cyclisme sur route de Robert Charpentier et de l'équipe française de poursuite<sup>28</sup> appellent de longs développements<sup>29</sup>. À propos des épreuves

---

26. Plus de soixante articles, le plus souvent longs et mobilisant plusieurs colonnes du quotidien, sont consacrés à ces deux disciplines.

27. Articles de Bardel Pierre : « Battant son record de 1932 à Los Angeles l'haltérophile Hostin est le premier triomphateur français des Jeux de Berlin », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 4 ; « Louis Hostin a été couronné champion olympique », *L'Auto*, 5 août 1936, p. 6 ; « Deuxième victoire française. Poilvé, champion olympique de lutte libre », *L'Auto*, 5 août 1936, p. 6 ; « 'J'ai mis le paquet' déclare Émile Poilvé », *L'Auto*, 6 août 1936, p. 6.

28. Composée de Robert Charpentier, Guy Lapébie, Jean Goujon et Roger-Jean Le Nizhery.

29. Perrier Robert, « Coup double », *L'Auto*, 11 août 1936, p. 4.

« majeures », et en particulier de la natation, il faut souligner encore le caractère assez « pointu » des analyses, qui suggère la volonté du quotidien sportif de diffuser sur le sujet un discours très spécialisé. On propose par exemple des éclairages techniques sur l'équilibre du nageur, sur l'importance et le rôle des battements de pied ou encore sur les clés d'une coulée efficace<sup>30</sup>. Les styles des champions sont analysés dans leurs moindres détails. La technique de l'Américain Jack Medica en nage libre est ainsi longuement décrite et comparée à celle de ses adversaires asiatiques :

[...] Quant aux jambes, elles accomplissent un gros travail. Toutefois, il faut remarquer que contrairement aux Japonais, [Medica] ne cherche pas, malgré l'amplitude du mouvement, la profondeur, mais simplement à s'allonger et faire partir le battement des reins<sup>31</sup>.

Dans le cas des pratiques méconnues, à l'inverse, le parti pris est clairement pédagogique. Les journalistes multiplient les explications pour faciliter au lecteur le suivi des rencontres. Les origines et la réglementation du basket-ball font par exemple l'objet de plusieurs articles, tandis que l'on présente, à l'occasion des régates à la voile, les caractéristiques des embarcations et des principes simples de navigation<sup>32</sup>. Encore une fois, *L'Auto* est ici parfaitement « dans son rôle » de diffusion de l'information et de la culture sportives.

La vocation essentiellement sportive du journal est sensible également dans la volonté d'afficher les liens privilégiés qui unissent le titre et ses journalistes aux sportifs français.

Cette proximité revendiquée avec les représentants nationaux s'exprime dans le traitement qui leur est réservé dans les colonnes du journal. Si les résultats français sont dans l'ensemble médiocres, voire mauvais, les journalistes ne blâment que rarement les sportifs eux-mêmes. À l'inverse, les rédacteurs se plaisent à souligner combien les Français ont manqué de chance (les nationaux engagés dans les épreuves de voile auraient par exemple été défavorisés par « un temps qui n'est pas

---

30. Articles de Philippoff Dimitri : « Les nageurs japonais sont stupéfiants et plus forts qu'en 1932 », *L'Auto*, 8 août 1936, p. 4 ; « Jack Medica a voulu », *L'Auto*, 13 août 1936, p. 6.

31. Philippoff Dimitri, « Jack Medica a voulu », *L'Auto*, 13 août 1936, p. 6.

32. Lapeyre Roger, « Sur les quatre titres en jeu, la France pourrait en remporter trois... avec un peu de chance ! », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 6.

le leur<sup>33</sup> ») ou combien ils ont eu à souffrir d'erreurs d'arbitrage (desservie par l'arbitre, la France aurait dû s'imposer contre la Hollande pour obtenir la troisième place du tournoi de hockey, estime par exemple Robert Fasquel<sup>34</sup>). Et quand les athlètes se montrent indisciplinés, ce sont les dirigeants que l'on critique pour leur manque d'autorité ! Jacques Goddet s'étonne ainsi le 9 août 1936 : « Je ne pensais pas qu'on eut assez peu d'autorité sur un athlète pour le laisser aller se balader la nuit, à Berlin, au lieu de dormir au village.<sup>35</sup> » Les sportifs français sont aussi évoqués dans nombre de portraits de façon bienveillante, presque avec tendresse : on leur donne des surnoms, on use de possessifs, on leur adresse des messages de consolation au lendemain de défaites (« Allez mon petit, tu feras mieux la prochaine fois ! »).

*L'Auto* publie par ailleurs régulièrement les comptes rendus et photographies des réceptions qui sont organisées à Paris, dans les locaux du journal, en l'honneur des médaillés français de retour de Berlin<sup>36</sup>. Si ces articles et images ne font pas partie du corpus défini plus haut, ils confirment ici la volonté d'illustrer – ou de mettre en scène – une certaine connivence entre la presse et les jeunes athlètes : les clichés présentent des sportifs radieux, souriant largement à l'objectif et trinquant amicalement avec quelque personnalité du journal.

Enfin, au-delà des choix de contenu, on peut souligner dans les discours eux-mêmes l'obstination des rédacteurs à revendiquer la spécialisation sportive du journal. *L'Auto* se targue ainsi d'être le quotidien français qui assure la couverture la plus efficace des Jeux olympiques. À la veille de la manifestation, on affirme que *L'Auto* sera le journal « le mieux informé », avec une rubrique sur les Jeux qui sera « la plus complète, la plus technique, la plus animée<sup>37</sup> ». Un peu plus tard, s'appuyant sur un procédé déjà éprouvé d'autocélébration<sup>38</sup>, le titre garantit

---

33. Lapeyre Roger, « La Hollande, la Suède et la Norvège remportent les épreuves de la 2<sup>e</sup> journée des régates à la voile », *L'Auto*, 6 août 1936, p. 6.

34. Fasquel Robert, « La Hollande obtient sans gloire la troisième place du tournoi de hockey », *L'Auto*, 15 août 1936, p. 5.

35. Goddet Jacques, « Le carrefour des Jeux », *L'Auto*, 9 août 1936, p. 4.

36. C'est le cas, parmi d'autres, pour Louis Hostin, Émile Poilvé et les membres de l'équipe de France de hockey. Lomazzi Fernand, « Notre premier vainqueur Hostin était reçu hier soir à *L'Auto* », *L'Auto*, 8 août 1936, p. 4 ; Lomazzi Fernand, « Lutteurs, basketteurs, athlètes et sportives olympiques étaient hier soir à *L'Auto* », *L'Auto*, 12 août 1936, p. 5 ; Lomazzi Fernand, « Les hockeyeurs, des basketteurs, des rameurs et un lutteur yankee étaient, hier soir, à *L'Auto* », *L'Auto*, 17 août 1936, p. 1.

37. *L'Auto*, 30 juillet 1936, encadré en page 1.

38. Voir dans ce volume la contribution de Thomas Bauer.

au lecteur l'expertise de ses journalistes et l'impartialité de leurs propos. Lucien Dubech, plume occasionnelle du journal, joue de son statut de personnalité « extérieure<sup>39</sup> » pour vanter les mérites des professionnels de *L'Auto* :

[Les journalistes de *L'Auto*] n'ont point ces œillères qui font que [...] tant de journalistes étrangers n'ont d'yeux que pour leurs nationaux. [...] Le lecteur français [...] est informé par un corps qui constitue dans notre métier une élite<sup>40</sup>.

Enfin, la primauté de la vocation sportive de *L'Auto* est rappelée à plusieurs reprises, les journalistes répétant que seules les informations sportives, au sens strict, ont leur place dans le quotidien. À titre d'exemple, Robert Perrier affirme le 2 août que ses commentaires sont formulés « en dehors de toutes considérations politiques », ces dernières n'ayant « pas leur place<sup>41</sup> » dans les colonnes de *L'Auto*. Plus loin, alors qu'il s'émeut de l'accueil chaleureux réservé à la délégation française par le public allemand, le journaliste interrompt sa réflexion et se blâme lui-même de s'être laissé aller à de telles réflexions : « Mais quittons ces considérations de politique étrangère, qu'on m'excusera d'avoir précisées dans *L'Auto*<sup>42</sup> ».

En somme, indirectement – par une chronique sportive sans faille – et directement – par la voix ici de Robert Perrier –, les journalistes confirment, dans le contexte même de Berlin, la neutralité essentielle du sport. Cette « lecture simplement sportive » de l'événement est d'ailleurs assez conforme aux rares observations déjà publiées sur des sujets comparables<sup>43</sup>. Pour autant, en marge de l'information sportive, une fois encore omniprésente, et en dépit des intentions formulées par les rédacteurs eux-mêmes, certains aspects du discours s'éloignent d'un traitement strict de l'actualité sportive. Certes minoritaires au plan

---

39. Lucien Dubech, par ailleurs écrivain, critique littéraire et journaliste, collabore régulièrement avec *L'Auto* au cours de la période.

40. Dubech Lucien « Au-dessus de la mêlée », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 5.

41. Perrier Robert, « La prestigieuse journée », *L'Auto*, 2 août 1936, p. 1.

42. *Idem*.

43. Timothée Jobert fait le même type de constat à propos de la couverture par *L'Auto* de la rencontre de boxe entre le Noir américain Joe Louis et l'Allemand Max Schmeling qui s'est déroulée en juin 1936 à New York (Jobert Timothée, « L'ambassadeur de Harlem et le représentant d'Hitler au Yankee stadium de New York : l'identité française au carrefour de la nation et de la race », art. cit.).

quantitatif, les éléments de corpus détaillés ci-dessous signalent une dimension critique dans les analyses du quotidien.

### *L'Auto*, journal d'opinion

Les journalistes de *L'Auto* démontrent tout d'abord une tendance à la prise de position qui s'exprime en lien étroit avec les comptes rendus des rencontres sportives et l'analyse des performances des athlètes. De l'énoncé des résultats aux commentaires sur les conditions de leur production, il n'y a qu'un pas, que les journalistes franchissent assez fréquemment.

Les accents critiques dominent alors. Les envoyés spéciaux du journal déplorent tous la médiocrité des résultats français et dénoncent parallèlement les modalités de la préparation olympique nationale. Un « manque absolu de compétitions préparatoires » est souligné par Dimitri Philippoff le 5 août 1936<sup>44</sup>, et explique d'après le journaliste que « l'émotion coupe bras et jambes » aux jeunes athlètes<sup>45</sup>. Gaston Meyer attribue de même, pour partie, la « faillite<sup>46</sup> » de la délégation française à « l'inexpérience » et au « manque de compétitions sérieuses des sportifs<sup>47</sup> ». Une arrivée trop tardive au village olympique, l'avant-veille du début des épreuves, est aussi fréquemment dénoncée<sup>48</sup>. Robert Perrier déplore ainsi que le capitaine de l'équipe de France d'épée soit arrivé à Berlin la veille du tournoi et conclut « Ç'aurait été un miracle que notre représentation put être bonne<sup>49</sup> ». On observe enfin que les équipes sont formées à la hâte, et réunissent pour les compétitions olympiques des sportifs qui ne se connaissent pratiquement pas<sup>50</sup>.

Les entraîneurs français constituent également une cible privilégiée. Certains sont attaqués assez durement, non seulement pour leur manque d'autorité vis-à-vis des athlètes mais aussi pour les querelles

---

44. Philippoff Dimitri, « Le manque d'habitude des compétitions importantes a nui beaucoup aux Français du pentathlon moderne », *L'Auto*, 5 août 1936, p. 6.

45. Philippoff Dimitri, « La natation n'a pas permis à nos représentants d'améliorer leur classement », *L'Auto*, 6 août 1936, p. 5.

46. Meyer Gaston, « Bilan sportif et technique des Jeux athlétiques », *L'Auto*, 13 août 1936, p. 4.

47. *Idem*.

48. Meyer Gaston, « Noirs américains et lanceurs allemands », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 15.

49. Perrier Robert, « Pour la première fois aucun Français ne figurera dans la finale du tournoi individuel d'épée », *L'Auto*, 11 août 1936, p. 3.

50. *Idem*.

qui les divisent et pour leur incapacité à exploiter les possibilités, parfois bien réelles, des sportifs. Jacques Goddet affirme ainsi : « Notre athlétisme si maigrichon est tirillé par de mesquines querelles de formule, de méthodes, où l'amour propre joue un [grand] rôle<sup>51</sup> ». Leur manque de connaissance est fustigé, et plus encore la difficulté qu'ils manifestent, même confrontés à l'exemple des champions étrangers, à remettre en cause leurs méthodes. Suite à la déroute du basket-ball français, Robert Perrier interpelle les entraîneurs nationaux : « Au lieu de garder un bandeau noir sur les yeux, regardez, construisez l'avenir [...]. Instruisez-vous ! [...] Vous allez revenir de Berlin sans rien avoir rapporté<sup>52</sup> ! »

La critique atteint une portée plus générale et touche le domaine politique quand les journalistes dénoncent le manque de prise en compte des questions sportives par les pouvoirs publics et soulignent combien la comparaison avec les autres nations est défavorable à la France. Pierre Bardel, comme beaucoup d'autres, déplore les « moyens restreints » dont on dispose pour la préparation des sportifs<sup>53</sup> et Robert Perrier interroge : « Se décidera-t-on chez nous à comprendre les nouveaux besoins de la jeunesse du monde<sup>54</sup> ? » Ce désintérêt des gouvernements pour le sport est synonyme de retard des équipes françaises. Robert Perrier observe que le basket-ball français est « un tout petit bébé » quand le jeu des Américains constitue « une sorte de chef d'œuvre<sup>55</sup> ». Le journaliste use des mêmes effets à propos des joueurs français de hockey. Comparés aux Indiens et aux Allemands, finalistes du tournoi olympique, ceux-ci sont décrits comme « de petits enfants qui s'amuse avec une crosse<sup>56</sup> ».

Par ailleurs, et dans un tout autre registre, l'ampleur donnée par l'Allemagne à la manifestation olympique, qui saisit les journalistes dès leur arrivée à Berlin, provoque de nombreuses réactions. Sur ce terrain également, les rédacteurs de *L'Auto* s'écartent de la chronique sportive pour dire leur étonnement, la forte impression et les sentiments mêlés,

---

51. Goddet Jacques, « Il faut vouloir », *L'Auto*, 6 août 1936, p. 4.

52. Perrier Robert, « Ils ont des yeux et ils ne voient pas ! », *L'Auto*, 13 août 1936, p. 5.

53. Bardel Pierre, « Quoique dominés nos gymnastes eurent une bonne tenue », *L'Auto*, 14 août 1936, p. 5.

54. Perrier Robert, « La prestigieuse journée », *L'Auto*, 2 août 1936, p. 1.

55. Perrier Robert, « Le basket-ball américain dévoile ses batteries », *L'Auto*, 10 août 1936, p. 6.

56. Perrier Robert, « Ils ont des yeux et ils ne voient pas ! », *L'Auto*, 13 août 1936, p. 5.

tantôt positifs, tantôt négatifs, que suscite chez eux la mise en scène allemande.

Les journalistes abandonnent ainsi une certaine neutralité lorsqu'ils s'expriment en termes franchement admiratifs pour saluer l'architecture à la fois grandiose et parfaitement rationnelle des équipements sportifs, le faste des cérémonies, le caractère somptueux des décors ou encore l'ampleur, l'unité et la ferveur de la foule allemande rassemblée dans les stades. Robert Perrier explique au lecteur que l'arrivée au stade olympique s'effectue par une avenue « large comme trois fois les Champs Élysées » et s'attarde sur l'architecture, « chef d'œuvre d'harmonie », de la porte « monumentale » du *Stadion*<sup>57</sup>. Pour Robert Fasquel, le stade de hockey est « un modèle du genre<sup>58</sup> ». Gaston Meyer souligne de même la qualité des installations en athlétisme et qualifie l'organisation d'« irréprochable<sup>59</sup> ». Le public allemand, personnage majeur dans la mise en scène du Reich, est omniprésent dans les récits des journalistes. Robert Fasquel décrit ainsi une ambiance « inégalee et peut-être inégalable<sup>60</sup> ». Dimitri Philippoff enfin, manifestement pris par l'émotion, écrit au soir de la cérémonie d'ouverture :

Il semble, dès cette première manifestation, que les XI<sup>es</sup> Jeux olympiques ont vraiment bien débuté. Quelle foule ! Quel enthousiasme ! Quelle ovation ! [...] On ne peut s'empêcher de tressaillir au moment où le porteur de la flamme apparaît. Les ovations deviennent alors du délire. Les brigades de garçons et de fillettes se figent en un garde à vous impeccable, saluent et chantent ensuite les hymnes nationaux. On se sent ému, remué et le souffle court<sup>61</sup>.

De même, *L'Auto* se fait journal d'opinion lorsqu'il développe sur le même sujet un discours critique. Certains journalistes dénoncent ainsi le choix systématique du colossal effectué par les organisateurs, qui entoure les pratiques sportives d'un appareil superflu. Lucien Dubech,

---

57. Perrier Robert, « Le chancelier Adolf Hitler proclamera cet après-midi l'ouverture des 11<sup>es</sup> Jeux olympiques », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> août 1936, p. 6.

58. Fasquel Robert, « Les Indes et l'Allemagne vedettes du tournoi de hockey qui commence aujourd'hui », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 6.

59. Meyer Gaston, « Le stade d'athlétisme est vide, les athlètes se sont dispersés mais il reste à faire le point », *L'Auto*, 11 août 1936, p. 3.

60. Fasquel Robert, « Les Indes et l'Allemagne vedettes du tournoi de hockey qui commence aujourd'hui », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 6.

61. Philippoff Dimitri, « Le flambeau d'Olympie à Berlin », *L'Auto*, 2 août 1936, p. 6.

dès le 4 août 1936, déplore ainsi : « Nous sommes venus ici en principe pour voir du sport » et non « la représentation théâtrale que l'Allemagne nous a donnée<sup>62</sup> ». La foule allemande, si impressionnante par ailleurs, est aussi « figée » et « sévère », et l'on regrette son chauvinisme<sup>63</sup>. Pour Pierre Bardel, commentant la gymnastique aux agrès<sup>64</sup>, comme pour Gaston Meyer à propos de l'athlétisme, le public de Berlin « ne vibre guère qu'aux succès des siens<sup>65</sup> ».

De nouveau, et de façon plus prégnante ici, le discours de *L'Auto* apparaît contrasté. Jacques Goddet et Robert Perrier, en particulier, cultivent l'ambiguïté. D'un jour à l'autre, parfois en différentes parts d'un même texte, ils célèbrent et fustigent les Jeux « à l'allemande ». Jacques Goddet fait état de ces sentiments contraires lorsqu'il écrit en une du quotidien : « Nous pouvons dauber sur la foule allemande, moutonnaire et disciplinée, [mais] nous n'avions jamais vu, pour une manifestation sportive, ce que nous avons vu aujourd'hui ». Plus loin, le rédacteur s'enthousiasme franchement et évoque une « marée qui déferle vers les tribunes », se montrant finalement surpris et admiratif du nombre de spectateurs mobilisés par le Reich :

C'est inouï, pas loin de 300 000 êtres humains ont assisté dans une même ville, le même après-midi, à un spectacle sportif. [...] Je suis un des journalistes français qui ont été à Los Angeles. J'étais [...] blasé [...]. Mais cela je ne le supposais pas<sup>66</sup>.

De la même façon, après avoir dénoncé une mise en scène outrancière, Robert Perrier concède que « l'œil se fait au grandiose ». Il poursuit : « Déjà nous sommes habitués à cet impressionnant décorum d'oriflammes, d'étendards, de cocardes, d'ors et de lauriers » ; avant de s'attendrir au spectacle des enfants participant à la cérémonie d'ouverture : « Mais le moyen, dites-moi, de ne pas admirer les évolutions ordonnées de ces deux mille enfants, aux jambes et aux bras nus, évoluant sur la pelouse en vert tendre.<sup>67</sup> »

---

62. Dubech Lucien, « Au-dessus de la mêlée », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 5.

63. Perrier Robert, « La prestigieuse journée », *L'Auto*, 2 août 1936, p. 6.

64. Bardel Pierre, « L'Allemagne l'emporte dans les exercices imposés », *L'Auto*, 11 août 1936, p. 4.

65. Meyer Gaston, « Le Finlandais Hoecker et le Noir américain Williams vedettes de la journée », *L'Auto*, 14 août 1936, p. 3.

66. Goddet Jacques, « Le carrefour des Jeux », *L'Auto*, 9 août 1936, p. 1.

67. Perrier Robert, « Le chancelier Adolf Hitler proclamera cet après-midi l'ouverture

Enfin, le régime nazi, la charge politique des Jeux et la propagande en tant que tels suscitent également des remarques, même si les journalistes sont moins diserts sur ces questions plus polémiques.

Souvent d'ailleurs, lorsqu'on approche le sujet, la neutralité du propos étonne. Le 8 août 1936, Roger Lapeyre décrit ainsi sans commentaire aucun les cuirassés allemands amarrés dans la rade de Kiel, où ont lieu les épreuves de voile<sup>68</sup>. Il rapporte aussi, sans davantage d'émotion, qu'à la suite de performances allemandes des milliers de spectateurs, « le bras tendu », « entonnent le chant national [...] et [acclament] le drapeau rouge à croix gammée<sup>69</sup> ». De la même façon, dans un article pourtant titré « Le triomphe de la race noire sous les yeux du "Führer" », Gaston Meyer narre les victoires des Noirs américains dans les épreuves d'athlétisme, décrivant par le menu les exploits accomplis, mais n'abordant en aucune façon la question de leur dimension symbolique<sup>70</sup>.

Par ailleurs, l'empreinte du régime nazi sur l'événement, quand elle est discutée plus explicitement, donne lieu de nouveau à des discours contrastés. Plusieurs journalistes la présentent comme un fait secondaire, dont il n'y a pas lieu de s'étonner ou de s'offusquer. Robert Perrier salue « l'Allemagne hitlérienne » qui « a donné à l'Olympisme moderne un surcroît de retentissement<sup>71</sup> ». En somme, les propos véritablement critiques sont assez rares et la valse-hésitation des journalistes, entre une posture de dénonciation et un regard indulgent – voire bienveillant –, est ici encore patente. Lucien Dubech alterne ainsi des propos assez virulents et une forme de résignation face à la politisation de l'événement. Dès le 4 août, le rédacteur s'insurge en affirmant que le sport, à Berlin, est « débordé », « exploité », « annexé », « avalé ». Il insiste : « Même au plein milieu du sport le plus pur, le plus beau, le théâtre et la propagande sont restés mêlés<sup>72</sup>. » Il reprend de même à la fin de la quinzaine olympique : « Répétons notre refrain avec mélancolie : le sport n'est plus dans tout cela qu'un instrument et un prétexte.<sup>73</sup> » Entre-temps, toute-

---

des 11<sup>es</sup> Jeux olympiques », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> août 1936, p. 6.

68. Lapeyre Roger, « Au tournoi de yachting le beau temps d'hier n'a pas permis aux Français de briller », *L'Auto*, 8 août 1936, p. 5.

69. Lapeyre Roger, « La situation se précise au tournoi de yachting », *L'Auto*, 9 août 1936, p. 6.

70. Meyer Gaston, « Le triomphe de la race noire sous les yeux du "Führer" », *L'Auto*, 5 août 1936, p. 4.

71. Perrier Robert, « La prestigieuse journée », *L'Auto*, 2 août 1936, p. 1.

72. Dubech Lucien, « Au-dessus de la mêlée », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 5.

73. Dubech Lucien, « Au-dessus de la mêlée », *L'Auto*, 14 août 1936, p. 4. Dubech s'ins-

fois, Dubech livre une réflexion qui fait de la dimension idéologique des Jeux le signe des changements qui affectent le monde du sport, signe que l'on aurait tort d'ignorer. Il explique ainsi, pointant au passage les illusions des origines du mouvement olympique : « Le vaste festival auquel nous a convié l'Allemagne rappelle l'esprit qui préside à une exposition universelle bien plutôt que la chimérique pureté olympique des origines. Soit. Mais il faut bien se dire que le sport et le monde en sont là, l'un emportant l'autre. » Dubech termine par une affirmation en forme de sentence, qui peut raisonner comme une mise en garde pour le sport français, souvent taxé d'immobilisme : « Ceux qui ne comprennent pas leur temps sont marqués pour la mort<sup>74</sup>. » Le même type de réflexion vient nuancer le discours de Jacques Goddet, dont les accents critiques sont par ailleurs très affirmés. Le 4 août 1936, il observe que « le sport, en remuant un pays entier, prend une place dans la civilisation moderne » et forme le vœu que « l'excès qui se manifeste [...] [soit] seulement la cause normale d'un triomphe [du sport] trop vite venu<sup>75</sup> ». Le changement de ton intervient dans la tribune du 17 août déjà évoquée en introduction, lorsque le journaliste dénonce fermement l'instrumentalisation des Jeux. Il évoque les « erreurs éclatantes qui ont transformé les Jeux olympiques en une foire destinée à montrer au monde entier la force de réalisation d'un régime et la soumission d'un peuple à son maître ». Le passage le plus connu et le plus virulent est en forme d'exclamation : « Jamais encore le sport n' [a] été aussi profondément défiguré ! [...] On s'est servi du sport, on ne l'a pas servi.<sup>76</sup> »

Une chronique sportive détaillée, associée à des commentaires variés : le discours de *L'Auto* sur les Jeux de Berlin est dense. De toute évidence, il est également fait de contrastes. Rien de commun, au premier abord, entre les analyses techniques de Philippoff et le manifeste de Goddet contre les Jeux nazis. Rien de commun, non plus, entre le récit parfois laconique des épreuves de *yachting* et les réflexions qui touchent à la sociologie des entraîneurs de l'athlétisme français. Dans les contenus des

---

crit ici dans une veine critique qu'il pratique dès la fin des années 1920 avec des productions comme l'article « Le sport est-il un bienfait ? » (*La Revue universelle*, Tome XXIX, avril-juin 1927) ou comme l'ouvrage *Où va le sport* (Paris, Redier, 1930). Précisions relevées dans Caillat Michel, *Sport et civilisation, histoire et critique d'un phénomène social de masse*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 73.

74. Dubech Lucien, « Au-dessus de la mêlée », *L'Auto*, 8 août 1936, p. 4.

75. Goddet Jacques, « Il manque... », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 4.

76. Goddet Jacques, « Les Jeux défigurés », *L'Auto*, 17 août 1936, p. 1 et 5.

articles, dans les opinions exprimées, les journalistes livrent des visions souvent marquées par l'ambivalence.

Dans la seconde partie de cet exposé, par un traitement plus approfondi du corpus et plus attentif aux « ensembles » constitués par les productions de chaque journaliste, on propose de mettre au jour l'organisation de l'équipe des rédacteurs de *L'Auto*. Il s'agit également de repérer des routines d'écriture assez spécifiques, communes à certaines plumes. Dans les deux cas, l'objectif est de signaler les moyens par lesquels le quotidien, en dépit des contrastes évoqués plus haut, évite les contradictions les plus criantes et préserve dans son propos général une forme de cohérence.

### **Des contrastes sans contradictions : les moyens d'une ligne éditoriale cohérente**

Le développement qui suit met en évidence, dans un premier temps, l'organisation rigoureuse des envoyés de *L'Auto* à Berlin, qui se partagent les sujets, les angles d'analyse, les styles d'écriture et l'espace dans le journal d'une manière assez précise, stable au cours de la quinzaine olympique, et facilement repérable par les lecteurs. Ainsi, les discours des uns et des autres sont certes multiformes, mais se déploient aussi dans un cadre bien défini, dont on peut penser qu'il permet de contrôler leur diversité.

#### **« Ténors », « techniciens » et « seconds couteaux » : une partition bien réglée**

Priorité à l'information sportive, concision et sobriété de style caractérisent les textes publiés par les journalistes René Moysé, Roger Lapeyre et Robert Fasquel, que l'on pourrait qualifier de « seconds couteaux », quand bien même ils assurent la rédaction d'un article chaque jour, ou presque. Moysé, Lapeyre et Fasquel couvrent en effet des dimensions assez marginales de la manifestation (respectivement les épreuves féminines, le *yachting* et le hockey sur gazon). Leurs textes sont assez courts, agencés dans la grande majorité des cas sur une ou deux colonnes et ne bénéficient pas d'annonces à la une du journal. On peut ajouter à ce trio le correspondant Naas dont les articles, le plus souvent sous forme de

« brèves<sup>77</sup> », ont pour vocation de signaler les réceptions officielles et les congrès de fédérations sportives internationales organisés en marge des épreuves.

Une analyse de contenu révèle un certain nombre de constantes dans la production de ces rédacteurs, tant au niveau des thèmes abordés que de la forme. Les journalistes se livrent à une chronique sportive classique avec annonce des compétitions sportives, des principales forces en présence et pronostics ; puis compte rendu relativement détaillé ; et enfin bilan des épreuves<sup>78</sup>. D'une manière générale, Moysse, Lapeyre, Fasquel et Naas font preuve de mesure. Ainsi, les sportifs Français jouissent dans leurs écrits d'une attention particulière, mais on ne trouve pas de marque d'un chauvinisme excessif. De même, la critique en cas de défaite n'est jamais virulente. Les textes laissent peu de place à des commentaires sur les « à-côté » de la compétition sportive, tandis que les « brèves » de Naas sont dans leur grande majorité purement informatives. Il émane ainsi des discours une impression de neutralité, impression sans aucun doute renforcée par la sobriété du ton employé. Les phrases sont concises, le vocabulaire simple. Au final, la chronique est précise, mais souvent sans grand relief. Sur ce point, il faut chercher la nuance du côté de René Moysse, qui célèbre de temps à autre les prouesses des championnes par un style plus emphatique. Le journaliste, un peu « sous le charme<sup>79</sup> », confierait ainsi son étonnement et sa sympathie pour des femmes sportives qui demeurent, à la fin des années 1930, objets de curiosité.

Dimitri Philippoff, Gaston Meyer et, dans une moindre mesure, Pierre Bardel figurent comme les « techniciens » de l'équipe envoyée par *L'Auto* à Berlin. Chargés pour les deux premiers de couvrir les disciplines olympiques les plus prestigieuses (l'athlétisme et la natation) et pour le troisième les épreuves d'haltérophilie et de lutte (qui constituent une tradition française et l'un des points forts de la délégation nationale), ces journalistes publient de nombreux textes au cours de la quinzaine<sup>80</sup>. Surtout, pour Philippoff et Meyer, les articles sont longs, couvrant

---

77. A l'exception de quelques comptes rendus sur les épreuves d'équitation et d'escrime.

78. Les bilans ont pour vocation d'évoquer le niveau global des sportifs et équipes engagés, ils reviennent sur le comportement des Français, pointent les nations en progrès et celles qui marquent le pas, dans la perspective notamment des Jeux de 1940 qui doivent se dérouler à Tokyo.

79. Le 4 août, le journaliste se dit « stupéfait de l'aisance avec laquelle court et gagne » une « blonde américaine » (Moysse René, « L'Américaine M<sup>lle</sup> Stephen bat le record du monde des cent mètres plat : 11s. 4/10 », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 5).

80. Vingt-cinq pour Bardel, une trentaine pour Philippoff et Meyer.

plusieurs colonnes et assez souvent des pages ou demi-pages entières du quotidien. Ils sont aussi très régulièrement annoncés en une : titres « accrocheurs », caractères gras, « chapeaux », invitent alors le lecteur à découvrir le propos dans son intégralité en pages intérieures.

Au cours des premières journées des Jeux, Dimitri Philippoff fournit au quotidien quelques textes portant sur le football, le cyclisme sur piste, le pentathlon moderne, ainsi qu'un petit nombre d'articles visant à donner au lectorat des échos de la vie au village olympique. Toutefois, lorsqu'il commente à partir du 8 août 1936 les épreuves de natation, le journaliste retrouve de toute évidence son sujet de prédilection. Les longs développements de Philippoff sont alors la plupart du temps divisés en deux parties. La première présente une synthèse des faits marquants de la veille et annonce les épreuves à venir. C'est ici que trouvent leur place les commentaires les plus techniques, évoqués précédemment. La seconde partie des articles, souvent intitulée « Le film des épreuves », s'emploie de manière plus descriptive à résumer toutes les courses et à restituer la chronologie des événements, qu'il s'agisse des nombreuses séries qualificatives ou des finales. Quelques portraits de nageurs et nageuses particulièrement en vue émergent de l'ensemble<sup>81</sup>. On peut également noter qu'au fil de la chronique l'affrontement sportif est réduit de façon plus ou moins explicite à une opposition entre « Blancs » (Américains surtout, mais aussi Européens) et « Jaunes », ainsi que Dimitri Philippoff désigne les nageurs japonais, dominateurs aux Jeux de Los Angeles en 1932 et qui comptent en 1936 parmi les grands favoris<sup>82</sup>. Il y aurait alors beaucoup à dire sur les représentations stéréotypées des concurrents des différentes nations.

De la même façon, Gaston Meyer assure une couverture très détaillée des épreuves athlétiques. Celles-ci sont annoncées avec de nombreuses précisions sur l'histoire des disciplines, les derniers vainqueurs olympiques, les athlètes les plus prometteurs. On mesure aussi, bien sûr, les chances des athlètes français. L'expertise du journaliste est mise au service d'un compte rendu très technique, en plus d'être exhaustif, à l'issue des épreuves<sup>83</sup>. Dans cet ensemble, les commentaires sur les perfor-

---

81. Comme ceux de l'Américain Medica, du Hongrois Czík, des Japonais Arai et Uto ou encore de l'Allemand Sietas.

82. Philippoff Dimitri, « Les nageurs japonais sont stupéfiants et plus forts qu'en 1932 », *L'Auto*, 8 août 1936, p. 4.

83. Meyer s'emploie par exemple à faire revivre chaque instant des courses de fond, commentant les options tactiques prises par les différents participants. Il explique

mances des sportifs noirs américains, et notamment sur « les prouesses » de Jesse Owens, « idole berlinoise<sup>84</sup> », occupent naturellement une place de choix, et mériteraient sans doute eux aussi une analyse spécifique.

Pierre Bardel, enfin, permet aux lecteurs français de suivre les multiples rencontres disputées en lutte et les diverses épreuves de poids et haltères. En bon « technicien » lui aussi, il détaille les qualités des sportifs en présence, les modalités de leur préparation et les conditions dans lesquelles ils abordent les épreuves olympiques. Les textes livrés par Bardel sont néanmoins un peu différents, marqués par la célébration enthousiaste des bons résultats français. Il faut dire que les performances réalisées par les haltérophiles et lutteurs hexagonaux – que nageurs et athlètes sont loin d'égaliser – guident le rédacteur vers d'autres contenus. Et même si les titres obtenus ne sont pas les plus prestigieux, ils sont largement fêtés par le journaliste.

Quoi qu'il en soit, que leur propos soit résolument sportif et technique, ou bien plus léger et partisan, les rédacteurs évoqués ici livrent finalement peu de remarques sur le public, l'organisation, les cérémonies de remise de récompenses, et moins encore sur le contexte particulier des Jeux de 1936. Chez Meyer, répondant aux ambitions du propos, le style est assez sobre. Chez Philippoff, si la forme des récits est souvent comparable, on relève ici et là les marques d'une véritable liberté de ton. Les nageurs sont ainsi évoqués d'une manière très directe, parfois désobligeante jusqu'à l'insulte. Les Japonais, par exemple, sont assimilés à des « machines » d'une redoutable efficacité mais dont le « moral » est fragile, vouées à faire tomber les records davantage qu'à soutenir l'intensité de la lutte dans les bassins olympiques. De même, s'il se dit émerveillé par les exploits sportifs de l'Américain Medica, Dimitri Philippoff l'affuble de divers surnoms (« Croquemitaine », « Quasimodo<sup>85</sup> »), affirmant sans ambages qu'il est « le nageur le plus laid » de la compétition<sup>86</sup>. Pierre Bardel, enfin, en fonction du contenu de ses articles, adopte tour à tour le ton neutre du chroniqueur sportif et celui plus sensible ou chargé d'émotion du défenseur des « petits » Français.

---

de même les aléas des concours de lancer et la difficulté technique du saut à la perche pour éclairer un échec ou préciser les fondements d'une victoire.

84. Meyer Gaston, « Noirs américains et lanceurs allemands », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 5.

85. Philippoff Dimitri, « Jack Medica a voulu », *L'Auto*, 13 août 1936, p. 6.

86. Philippoff Dimitri, « Deux records olympiques battus chez les nageurs », *L'Auto*, 11 août 1936, p. 5.

Restent enfin les « ténors » : le directeur et rédacteur en chef du journal Jacques Goddet, Robert Perrier et Lucien Dubech. Auteurs les plus prolifiques, ces trois rédacteurs partagent l'essentiel de l'espace du journal avec les « techniciens ».

Les articles de Jacques Goddet sont publiés au rythme d'un par jour, du 4 au 17 août 1936 inclus. Il s'agit de longues analyses, qui débutent en une avec un gros titre (souligné de la mention « par notre rédacteur en chef Jacques Goddet »), suivi d'une cinquantaine de lignes agencées sur deux colonnes. Au bas du texte, on appelle à poursuivre la lecture de l'article à l'intérieur du journal. Les textes de Goddet bénéficient d'une présentation spécifique puisqu'ils sont systématiquement encadrés d'un liseré noir qui accentue leur visibilité. De la même manière, Lucien Dubech publie près d'un texte par jour durant la quinzaine olympique<sup>87</sup>, sous la forme d'une chronique intitulée « Au-dessus de la mêlée ». Les choix de mise en page et de typographie pour cette rubrique suggèrent la volonté d'en faire un « rendez-vous » particulier pour le lectorat. Le titre (« Au-dessus de la mêlée »), le format du texte (une centaine de lignes, agencées sur trois colonnes) et l'emplacement qui lui est réservé (au centre, en bas de page 4 ou de page 5) ne varient pas, instituant une régularité qui peut évoquer celle des romans feuilletons auxquels les lecteurs sont alors habitués. Les articles sont par ailleurs typographiés en italiques (à la différence des contributions des autres journalistes), comme pour souligner leur singularité et leur dimension plus littéraire. Robert Perrier est enfin l'auteur du plus grand nombre d'articles. Chaque jour, du 1<sup>er</sup> au 17 août, il publie un long texte, qui débute comme celui de Jacques Goddet en première page et se prolonge plus loin. On trouve également en pages intérieures des analyses complémentaires, qui rendent le journaliste très présent dans l'espace consacré aux Jeux.

De fortes similitudes existent dans les choix d'écriture effectués par ces « ténors », les éloignant en même temps de la production des autres journalistes. Dans l'ensemble, leur style est celui qui évoque le mieux le type d'écriture journalistique caractéristique de la période. La littérature décrit en effet l'avènement dans l'entre-deux-guerres, en particulier dans le champ de la presse sportive, d'un style à la fois littéraire et très enlevé.

---

87. Plus exactement, un article par jour du 4 au 17 août 1936, à l'exception des 10 et 11 août, soit douze chroniques en tout.

Les spécialistes signalent des « plumes pleines de verve<sup>88</sup> », qui suscitent l'engouement du public à grand renfort de métaphores et caricatures<sup>89</sup>. On parle encore d'un véritable « pittoresque verbal<sup>90</sup> », qui accompagne un double mouvement de dramatisation des événements et d'héroïsation des athlètes, mouvement engagé dès le début du xx<sup>e</sup> siècle<sup>91</sup> (notamment avec le Tour de France cycliste), mais qui prend alors toute son ampleur. Des phrases longues, un vocabulaire soutenu, des références à la mythologie, des formules soignées confèrent en effet aux textes de Goddet, Perrier et Dubech un caractère plus littéraire. La chronique de Dubech évoque un éditorial ou un billet d'humeur, dont le style se veut à la fois léger et incisif. Jacques Goddet opte tantôt pour le lyrisme, tantôt pour l'ironie. Il se montre aussi capable d'une certaine irrévérence, rappelant en cela les spécificités de Philippoff. Pour le rédacteur en chef, les séries des éliminatoires en natation traînent « comme un cantique chanté par les Enfants de Marie dans une paroisse bretonne<sup>92</sup> ». Les sportifs sont souvent les premières victimes de l'audace de Goddet : le Noir américain Woodruff est « stupide<sup>93</sup> », la nageuse Mastenbroek totalement dépourvue de « charme<sup>94</sup> », les Finlandais sont « fades<sup>95</sup> » et le coureur anglais Wooderson est décidément « sans élégance<sup>96</sup> ». En somme, personne n'est épargné. Enfin, c'est avec emphase que Robert Perrier évoque les cérémonies berlinoises comme les exploits sportifs. À propos de l'équipe de France de cyclisme sur piste, il affirme :

On n'avait pas l'impression de voir quatre hommes sur quatre vélos mais quatre hommes sur une quadruplette, tant l'homogénéité de l'équipe était complète. Elle formait vraiment un tout, une magnifique machine à pédaler qui avançait sans heurts, sans à-coups, à un rythme infernal. Une harmonie émouvante se dégageait de ces quatre cham-

---

88. Lê Germain Elisabeth et Tétart Philippe, art. cit., p. 256.

89. Tétart Philippe, « De la balle à la plume. La première médiatisation des passions sportives (1854-1939) », in Tétart Philippe (dir.), *Histoire du sport en France...*, op. cit., p. 312.

90. Philippe Tétart cite Charreton Pierre, *Les fêtes du corps. Histoire et tendances de la littérature à thème sportif en France, 1870-1970*, Saint-Étienne, Presses de l'université de Saint-Étienne, 1998 (CIERIC, 1985), p. 139-142 (Tétart Philippe, art. cit., p. 312).

91. Lê Germain Elisabeth et Tétart Philippe, art. cit., p. 245.

92. Goddet Jacques, « Les Noirs indispensables », *L'Auto*, 10 août 1936, p. 4.

93. Goddet Jacques, « Symphonie en noir », *L'Auto*, 5 août 1936, p. 4.

94. Goddet Jacques, « Quand on se prépare », *L'Auto*, 11 août 1936, p. 3.

95. Goddet Jacques, « A la mode de Grande-Bretagne », *L'Auto*, 8 août 1936, p. 3.

96. Goddet Jacques, « Il faut vouloir », *L'Auto*, 6 août 1936, p. 1.

pions admirablement disciplinés, qui avaient réussi ce miracle d'amalgamer des qualités si diverses pour accomplir un résultat d'ensemble qui souffrit la comparaison avec les éminents exploits athlétiques que les Jeux nous offrent avec une rare prodigalité<sup>97</sup>.

Le journaliste manifeste également dans la narration des épreuves, comme ici au sujet du concours du saut en hauteur, un sens très aigu du récit, bien en phase avec son temps :

Insouciant de la magnifique tentative du noir, la foule, debout, hurlait son enthousiasme, tapait du pied, [...] sans se soucier de ce qu'allait faire Cornélius Johnson. Celui-ci attendait le retour au calme. [...] Johnson démarra, mais il bondit juste assez pour repousser rageusement de sa poitrine la fine barre de bois. Quel dommage ! Et quelle tristesse ! Cette épreuve avait été si belle<sup>98</sup>.

Enfin, pour ce qui est du contenu, Goddet, Perrier et Dubech se distinguent aussi assez nettement de l'ensemble des envoyés du journal à Berlin. Leurs articles sont très denses, riches de nombreuses informations et réflexions. Le rôle de ces trois plumes ne consiste pas à couvrir une discipline sportive en particulier, mais bien à fournir des analyses sur les faits qu'ils jugent marquants. Ils proposent ainsi un ensemble de considérations, souvent présentées comme toute personnelles. Dès lors, les éléments factuels sont rapidement dépassés et assortis de longs commentaires. Goddet, Perrier et Dubech sont notamment les auteurs les plus engagés sur le versant critique du discours de *L'Auto* mis en évidence en première partie. Ils évoquent ainsi assez fréquemment la préparation olympique française d'une part, les choix effectués par le Reich en matière d'organisation et les évolutions du fait sportif et des Jeux olympiques d'autre part. On est loin de la chronique sportive mentionnée plus haut pour qualifier les contributions de Roger Lapeyre et Robert Fasquel, loin également des développements purement techniques de Philippoff ou Meyer. Enfin, comme cela a déjà été longuement souligné, les différents thèmes traités par les « ténors » donnent lieu à des propos qui frappent souvent le chercheur par leurs ambivalences.

---

97. Perrier Robert, « *La Marseillaise* au vélodrome, *La Marche Funèbre* au basket », *L'Auto*, 9 août 1936, p. 5.

98. Perrier Robert, « Du beau sport... mais », *L'Auto*, 3 août 1936, p. 6.

## Modération, légèreté de ton et célébration du sport comme langage commun

Si une structuration rigoureuse de l'information, désormais mise à jour, doit permettre de réduire l'impression de dispersion (voire de confusion) née d'une lecture sérielle du corpus, il reste que les divergences, chez certains journalistes, paraissent fortes. La démonstration se prolonge en révélant d'autres voies par lesquelles le discours de *L'Auto* peut gagner en unité. On s'attache notamment à décrire quelques-uns des moyens mis en œuvre par les auteurs majeurs, dans l'écriture de leurs textes, à la fois pour atténuer leurs propres ambiguïtés et pour tisser des liens avec les autres rédacteurs.

Chez Jacques Goddet, Robert Perrier et Lucien Dubech, bien que la critique soit parfois violente, elle est aussi le plus souvent nuancée. Comme nous l'avons déjà signalé, les attaques virulentes d'un jour cèdent très souvent la place dès le lendemain à des remarques qui viennent atténuer la vigueur du propos. Après avoir fustigé le « décorum » des Allemands et leur penchant pour « [mélanger] au sport des éléments plus ou moins purs », Lucien Dubech se reprend et réduit lui-même à de simples boutades les critiques acerbes qu'il a formulées. Semble-t-il marqué par les exploits sportifs du pays hôte, il écrit : « Dépêchons-nous de plaisanter un peu les Allemands, car ils sont en train de nous donner une fameuse leçon<sup>99</sup>. » Animé par le même sentiment, Jacques Goddet, on peut le rappeler, jette l'opprobre d'une certaine façon sur ses propres attaques dans l'extrait déjà cité : « Nous pouvons dauber sur la foule allemande, moutonnaire et disciplinée, [mais] nous n'avions jamais vu, pour une manifestation sportive, ce que nous avons vu aujourd'hui<sup>100</sup>. »

Le caractère polémique de certaines réflexions est aussi amoindri par le ton léger souvent adopté par les journalistes. On l'a dit, les textes de Lucien Dubech ont des allures de billets d'humeur, émaillés de remarques à mi-chemin entre provocation et humour. Dénonçant le trop grand nombre de titres olympiques décernés dans certaines disciplines, le rédacteur interroge : à quand un titre olympique pour « le kayak des esquimaux ? ». Pour finir son article et sa diatribe, Dubech choisit égale-

---

99. Dubech Lucien, « Au-dessus de la mêlée », *L'Auto*, 8 août 1936, p. 4.

100. Goddet Jacques, « Le carrefour des Jeux », *L'Auto*, 9 août 1936, p. 1.

ment une note légère, qui vient modérer l'ensemble : « J'ai dit. Passez le calumet<sup>101</sup> ».

Par cette formule, le journaliste coupe court à des considérations en forme de dénonciation. Ce procédé est maintes fois employé par chacun des « ténors », avec des similitudes frappantes dans l'écriture. Les exemples sont ainsi nombreux de phrases rédigées au présent de l'imperatif et à la première personne du pluriel, phrases qui introduisent une rupture dans le discours, interrompent brusquement la polémique, et réduisent ainsi la portée critique du propos. Lucien Dubech, encore, après les réflexions déjà évoquées sur les évolutions inéluctables du sport et de l'Olympisme, écrit : « Finissons par une note gaie ». S'ensuit une anecdote sur les déboires d'un coureur italien, où le journaliste rapporte les propos blagueurs des coéquipiers du transalpin : « *Ha gambe, ma non ha testa*<sup>102</sup> ! ». De même, immédiatement à la suite d'une remarque sur la force de la propagande qui conduit tant d'Allemands dans les travées du stade olympique, Dubech tranche dans le vif et s'exclame « occupons-nous de sport », avant de souligner l'âpreté de la lutte que se livrent les plus grands champions dans les épreuves d'athlétisme<sup>103</sup>. Jacques Goddet, après avoir asséné que « les Jeux olympiques ont quitté le bon chemin », enchaîne sur un mode beaucoup plus positif : « Abandonnons-nous donc au spectacle. Il en vaut la peine.<sup>104</sup> » Robert Perrier, enfin, est sans doute le rédacteur le plus friand d'un tel procédé d'écriture. Il use à de multiples reprises de transitions abruptes entre des propos critiques et une chronique sportive beaucoup plus consensuelle. Dès le 1<sup>er</sup> août, reconnaissant au passage le choix d'une certaine partialité, il recommande pour lui-même : « Faisons taire les critiques. [...] Ne voyons que la bonne face des événements<sup>105</sup>. » Il récidive le 2 août en concluant à propos des manquements des pouvoirs publics français dans la prise en compte des questions sportives : « Mais passons outre. Le moraliste doit se contenter d'esquisser son thème et de laisser ensuite le pas au chroniqueur<sup>106</sup>. » Le 6 août encore, le journaliste ne fait que soulever la question du professionnalisme de certains parti-

101. Dubech Lucien, « Au-dessus de la mêlée », *L'Auto*, 12 août 1936, p. 4.

102. « Il a les jambes, mais il n'a pas la tête ! » (Dubech Lucien, « Au-dessus de la mêlée », *L'Auto*, 8 août 1936, p. 4.)

103. Dubech Lucien, « Au-dessus de la mêlée », *L'Auto*, 5 août 1936, p. 4.

104. Goddet Jacques, « Il manque... », *L'Auto*, 4 août 1936, p. 1.

105. Perrier Robert, « L'âge du sport », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> août 1936, p. 1.

106. Perrier Robert, « La prestigieuse journée », *L'Auto*, 2 août 1936, p. 1.

cipants aux Jeux, puis stoppe son raisonnement : « Mais n'abandonons pas ce sujet brûlant<sup>107</sup>. » La volonté est ici manifeste de ne pas s'appesantir, de ne pas se départir de la légèreté de ton évoquée plus haut. Confronté dans ses recherches aux mêmes observations, Timothée Jobert évoque « une tendance [...] à la rétention de tout ce qui n'appartient pas à la sphère sportive » et cite un article paru dans *L'Auto* en septembre 1935, qui suggère que les « tics » d'écriture mis à jour – emploi de l'impératif et de la première personne du pluriel – sont des procédés déjà éprouvés avant l'été 1936 : « Nous sommes entre gens de sport. Parlons de sport.<sup>108</sup> » À Berlin, fuyant rapidement les sujets trop « lourds », refusant le rôle de censeurs, évitant d'aller trop avant dans la remise en cause de la fête olympique, les « ténors » relèguent la critique à la marge de leurs discours, comme pour signifier que l'essentiel est ailleurs, dans le stade.

Il est vrai au demeurant que le discours des journalistes les plus en vue, au-delà de ses particularités, est aussi largement consacré à la célébration des Jeux olympiques et des prouesses des athlètes. Aussi spécifiques que soient leurs productions par la forme ou les sujets traités, elles ont aussi en commun avec l'ensemble des articles du corpus l'expression d'un goût illimité pour le sport, de la croyance dans ses vertus et de la reconnaissance de sa dimension esthétique. Comme leurs confrères, et plus longuement encore, Goddet, Perrier et Dubech se réjouissent des exploits de quelques champions français, s'inquiètent de la médiocrité des résultats d'ensemble de la délégation nationale, se passionnent pour les techniques de préparation américaine, nippone ou allemande, et disent leur admiration pour la foulée incomparable de Jesse Owens<sup>109</sup>. Sans doute cet enthousiasme partagé pour le fait sportif constitue-t-il aussi l'une des voies par lesquelles le discours du quotidien conserve une ligne directrice.

---

107. Perrier Robert, « De l'émouvant tournoi de fleuret au médiocre tournoi de football », *L'Auto*, 7 août 1936, p. 5.

108. Musnik Bernard, « Joe Louis vainqueur par KO », *L'Auto*, 26 septembre 1935, cité par Jobert Timothée, « L'ambassadeur de Harlem et le représentant d'Hitler au Yankee stadium de New York... », art. cit., p. 309.

109. Au-delà de propos discriminatoires sur les qualités « naturelles » du Noir américain, qui mériteraient une analyse détaillée.

## Conclusion

Le 16 octobre 1900, dans son tout premier numéro, *L'Auto* clame son ambition de « chanter chaque jour la gloire des athlètes » et se donne une règle de conduite on ne peut plus claire en stipulant qu'il ne serait « jamais question de politique » dans ses colonnes<sup>110</sup>. À l'été 1936, de telles positions sont mises à l'épreuve : devenu premier quotidien sportif national (ses ventes oscillent alors, en fonction de l'actualité, entre 300 000 et 700 000 numéros), le journal est en effet confronté avec les Jeux de Berlin à un événement dont l'ampleur et la portée sportive sont inédites, mais qui est aussi le plus marqué de l'entre-deux-guerres au plan idéologique.

Si l'on considère parfois que la dénonciation des Jeux nazis domine la réaction de *L'Auto*, une analyse des articles publiés par ses envoyés spéciaux au cours de la quinzaine olympique aboutit à des résultats plus nuancés. Certes, une dimension critique peut bel et bien être mise à jour dans le discours. Toutefois, celle-ci est globalement assez modérée, et qui plus est contredite ici et là par des remarques admiratives à l'adresse de l'organisation (surtout) ou des performances sportives allemandes. Plus généralement, les marques de scepticisme ou de polémique sont habilement mêlées à un ensemble où domine une lecture strictement sportive des événements, de sorte que les ambivalences sont largement atténuées. Après coup, les lignes du quotidien ne sont guère bousculées.

Le refus des journalistes de s'engager véritablement dans le débat politique traduit certainement une volonté de fidélité à la vocation originelle du titre, en même temps que le souci de répondre aux attentes d'un lectorat avant tout passionné de sport et attaché au contenu traditionnel de *L'Auto*. Cependant, au-delà des stratégies identitaires et commerciales, la réserve des journalistes à l'égard de l'Allemagne nazie et des processus à l'œuvre en 1936 interroge. Peut-être la croyance dans la neutralité du sport, affichée par tous les rédacteurs, s'exprime-t-elle pour certains de bonne foi et explique-t-elle leur retenue ? Sans doute également, puisqu'une forme de fascination est palpable dans les textes, faut-il croire que les articles rédigés depuis Berlin, au cœur de la manifestation olympique, donnent à voir au chercheur d'aujourd'hui les effets les plus immédiats de la propagande hitlérienne. De toute évidence,

---

110. *L'Auto*, 16 octobre 1900, cité par Tétart Philippe, « De la balle à la plume. La première médiatisation des passions sportives (1854-1939) », art. cit., p. 303.

on est parvenu à créer des images, des « visuels » (la foule massée dans le stade, les enfants dansant lors des cérémonies), qui frappent les journalistes présents et imprègnent leurs écrits.

Au-delà des observations, et en l'absence d'autres sources que le corpus de presse, l'interprétation des faits doit s'en tenir au stade des hypothèses. Il reste que cette étude révèle la maîtrise avec laquelle *L'Auto* aborde les grandes manifestations sportives dès les années 1930, maîtrise qui lui permet dans le cas des Jeux de Berlin de composer avec le caractère très spécifique (on dirait aujourd'hui « explosif ») de l'événement. La couverture des Jeux s'effectue à travers la mise en place d'un arsenal médiatique important et déjà bien rodé (envoyés spéciaux, liaisons téléphoniques). On observe un parfait contrôle du partage des tâches entre les différentes plumes, de l'agencement de l'information dans le journal et du contenu même des discours, ciselés pour atteindre une forme générale consensuelle, qui sert l'actualité, mais aussi le journal lui-même et ses lecteurs. *L'Auto* affiche ici une forme d'expertise qui préfigure les principes et techniques de couverture des grandes manifestations sportives du second vingtième siècle.

## Bien manger selon le journal *L'Auto* : Culture alimentaire et culture sportive

Philippe Ricaud et Emmanuela di Scala

---

Le sport, on le sait, entretient des affinités fort anciennes avec la nutrition. Déjà les Anciens, Grecs et Romains, faisaient dépendre de l'alimentation les performances des athlètes. Le lien entre nutrition et sport ne s'est en fait jamais rompu. Un contributeur de *L'Auto*, dans une chronique de 1935, signale l'étroite connivence qui les unit : « Le sport, écrit-il, le moindre sport vous amènera à table et la table, la bonne table, vous ramène au sport. » Et il ajoute en guise d'invitation : « c'est un circuit bien intéressant à parcourir ». Nous nous proposons dans ces pages de refaire ce circuit. Nous avons cherché à savoir si *L'Auto* s'était donné une doctrine en la matière et, le cas échéant, quelles en étaient les lignes particulières ; ou si au contraire le journal ouvrait ses pages à des collaborateurs défendant des positions divergentes ou même opposées et donc était le lieu d'un débat sur la nutrition.

Plusieurs raisons poussent à s'intéresser à cette question. La première moitié du xx<sup>e</sup> siècle, qui coïncide presque exactement avec les années de parution de *L'Auto*, est une période de transition à plusieurs titres. D'une part elle a été vue comme un « âge médical<sup>1</sup> ». L'importance croissante des discours médicaux, l'influence de l'hygiénisme et le souci

---

1. Voir les restrictions apportées par Defrance Jacques et El Boujjoufi Taïeb, « Qui a peur du pouvoir médical ? À propos du mythe de la médicalisation de l'éducation physique et de la mission d'Éducation pour la santé », *Movement & Sport Sciences*, n° 80, 2013/2, p. 5-13.

de « régénérer la race française » (eugénisme), la création de la Société médicale d'éducation physique (en janvier 1921) et la présence active de nombreux médecins dans les commissions officielles indiquent une montée en importance du pouvoir médical. À partir des années 1920 les méthodes d'entraînement commencent à rompre avec l'empirisme, le bon sens et l'intuition qui prévalaient jusque là. Il est donc logique de se demander si cette médicalisation du sport a concerné les questions de nutrition.

D'autre part, les années de parution du journal se situent à la charnière entre une diététique scientifique en voie de constitution depuis le XIX<sup>e</sup> siècle et son institutionnalisation suivie de sa diffusion dans la société à partir de 1950<sup>2</sup>. C'est donc une période de latence pour la diététique naissante, mais dépourvue de reconnaissance sociale. D'où l'interrogation : *L'Auto* tient-il plus du XIX<sup>e</sup> siècle ou annonce-t-il déjà la diététique moderne ?

Enfin, la signification de la doctrine de *L'Auto* serait incomplète si elle n'était pas située relativement à d'autres doctrines diététiques contemporaines. Entre 1900 et 1944 le végétarisme a connu une vogue en France, aussi bien dans la version naturaliste portée par des médecins comme le docteur Paul Carton que dans celle, teintée de religiosité, venue d'outre-Atlantique. Le journal s'est-il ouvert à ses doctrines ? Dans le cas contraire, comment a-t-il répondu à leurs arguments ? S'est-il même donné cette peine ?

Les luttes d'influence entre groupes concurrents ne sont pas à sous-estimer. Les débats, les désaccords, l'existence de pratiques et de convictions qui s'ignorent mutuellement caractérisent cette période complexe où le corps médical connaît des divisions profondes. La systématisation ne doit donc pas conduire à des simplifications excessives. Inversement un regard global sur ces cinquante dernières années est nécessaire pour dégager des tendances profondes. Car la montée en importance de la diététique dans la pratique sportive ne s'est pas faite sans difficulté ni à-coups. Le corpus de *L'Auto* montre que l'entrée de la diététique a lieu par l'entremise de médecins. Nous verrons en définitive que l'examen des questions de nutrition dans *L'Auto* s'inscrit moins dans une histoire des sciences que dans une histoire des représentations du corps, de la santé, de la vie et de la maladie. Autrement dit, une histoire culturelle

---

2. Ory Pascal, « Le corps ordinaire », in Courtine Jean-Jacques (dir.), *Histoire du corps*.  
3. *Les mutations du regard. Le XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Le Seuil, 2006.

de l'alimentation et du sport plus qu'une histoire des découvertes en matière de diététique.

### Sur la méthodologie employée

Notre sujet exigeait une consultation sur toute la durée du journal. Or un corpus de 100 000 pages numérisées soulève des difficultés telles qu'une réflexion méthodologique appropriée est un préalable indispensable si on ne veut pas se perdre dans des milliers de données inexploitable. Le choix a été de travailler par mots-clés. Mais lesquels retenir ? Comme il s'agissait de reconstituer une doctrine diététique, notre première intention a été de choisir des termes alimentaires et d'examiner les contextes d'apparition.

Nous avons vite déchanté. Les premières tentatives ont montré qu'il ne fallait pas compter uniquement sur la puissance de l'informatique. Car l'ampleur du corpus, combinée à des complications sémantiques, fournissait une masse de données non pertinentes que l'ordinateur ne pouvait différencier des données véritablement utiles. Ainsi le mot « régime » apparaît le plus souvent dans des contextes autres que celui de régime alimentaire : régime démocratique, régime général, régime politique, ou même « régiment ». On aurait pu tenter de cibler les extractions en procédant par recherches croisées. Il a fallu y renoncer, le logiciel à disposition ne permettant pas de lancer une recherche avec plusieurs mots-clés. Ainsi à partir du syntagme « sucres rapides » on obtenait toutes les occurrences pour « sucres » et toutes les occurrences pour « rapides ». Le logiciel ne savait pas lemmatiser non plus : « aliment », « alimentation », « alimentaire », « s'alimenter » sont pour l'ordinateur des entrées différentes et il aurait fallu lancer autant de recherches qu'il y a de formes lexicales. Ajoutons à cela le problème des homonymes, que le logiciel ne distinguait pas. Par exemple, à propos de la « topette » (un cocktail à base de strychnine et de cognac que les coureurs cyclistes prenaient pour se requinquer), nous avons obtenu à « cognac » tous les résultats sportifs du club de rugby de la ville de Cognac pendant une quarantaine d'années !

Pour continuer de travailler par mots-clés il était donc impératif de procéder autrement, c'est-à-dire de partir de termes pris dans un autre champ sémantique. Nous avons suivi deux pistes, celle des patronymes de médecins sportifs et celle des vocables scientifiques. Chacune laissait espérer que leur moindre fréquence d'apparition et leur résistance aux

emplois métaphoriques faciliteraient le dépouillement du corpus. Ce qui s'est vérifié à l'usage. Des termes comme « vitamine », « protéine », « glucose » ou même « calorie » sont plus rares car limités au contexte de la diététique. Pour déterminer la date de leur première apparition, nous avons recouru à la démarche régressive, en remontant le temps à partir des années 1930 où nous étions à peu près certains de constater leur présence. Des carottages successifs et de plus en plus fins ont ensuite été effectués à différentes années pour couvrir la période d'existence du journal : 1900, 1910, 1914, 1925, 1928, 1930, 1935 et 1939.

Quant aux patronymes, la liste en a été fixée après une enquête bibliographique préalable. Un dépouillement d'ouvrages de médecine du sport a livré le nom des scientifiques et médecins contemporains de *L'Auto* et donc susceptibles de collaborer au journal : Demy, Bellin du Côtéau, Lagrange, Boigey, Ruffier, etc. Il restait alors à vérifier et analyser leur contribution dans les pages de *L'Auto*. Cela n'a pas éliminé toutes les difficultés. La recherche sur le docteur Paul Carton a donné des occurrences qui n'avaient rien à voir avec ce que nous cherchions : « carton rouge », « carton d'invitation », « carton d'emballage », etc. Dans ce cas un fastidieux tri manuel a dû être effectué. Mais pour la majorité des patronymes, le risque d'une homonymie étant faible, nous avons obtenu les données que nous désirions.

## La lente émergence d'une pensée diététique

Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle se constitue un savoir (chimie, physiologie) qui identifie de mieux en mieux les composants alimentaires et le fonctionnement de la digestion. Cette diététique scientifique se détache peu à peu des préceptes de la diététique ancienne, empirique et naïve, qui traînent depuis l'Antiquité<sup>3</sup>.

La parution de *L'Auto* se situe donc dans un contexte très particulier : entre une diététique ancienne qui marque le XIX<sup>e</sup> siècle et l'essor de la diététique moderne à partir des années 1950. La question qui se pose ici est de savoir comment situer *L'Auto* dans cet intervalle de temps. Notre enquête fait ressortir une doctrine remarquablement stable au long des quarante-quatre années que paraît le journal, avec des infléchissements à

---

3. Rauch André, *Le corps en éducation physique. Histoire et principes de l'entraînement*, Paris, PUF, 1982 ; Flandrin Jean-Louis et Montanari Massimo (dir.), *Histoire de l'alimentation*, Paris, Fayard, 1996 ; Aron Jean-Paul, *Le mangeur du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Les Belles Lettres, 2013.

partir des années 1930. Pendant longtemps prévaut une diététique pré-scientifique ou, si l'on préfère, en voie de constitution et parfois pleine de naïvetés.

### Le legs du siècle précédent : manger sainement

Le XIX<sup>e</sup> siècle, avec l'industrialisation croissante de l'économie, s'était demandé comment devait se nourrir l'ouvrier pour être un agent de production optimal<sup>4</sup>. On s'attendrait donc, dans la même ligne, à ce que les milieux sportifs se mettent en quête de l'alimentation propre à maximiser les performances des athlètes. C'est le cas des ouvrages consacrés à l'entraînement, au développement des aptitudes sportives : on y trouve la plupart du temps un chapitre dédié à la diététique sportive, avec des explications sur les mécanismes digestifs et des conseils pratiques. Ces ouvrages s'adressent à un lectorat adonné à l'exercice physique, aux athlètes et à leur entourage sportif. Pourtant ce n'est pas cette logique qui domine dans les colonnes de *L'Auto*.

Les propos sur l'alimentation dans *L'Auto* se rapportent à la quête, non du corps productif, mais du corps sain. L'objectif est la santé et ses bénéfices : le bien-être, la lutte contre l'obésité, le bien vieillir, etc. Cette préoccupation emporte avec elle une dimension esthétique et des aspects psychologiques. Le corps en bonne santé est beau. Il est habité par une personne équilibrée, sans tare psychologique. À l'évidence, le sportif réunit ces qualités. Cet idéal, incarné par le sportif, s'adresse à tout individu et n'exige pas que l'on soit un athlète surentraîné ni un champion. Il suffit d'une pratique légère, mais régulière. Une diététique spécifiquement sportive est une préoccupation de second plan et ne fera son apparition que tardivement, autour des années 1940, conjointement avec une autre préoccupation, celle de la nutrition au service des performances. Insistons sur ce point : la diététique dans *L'Auto* ne prend jamais la forme d'une technique sophistiquée en vue d'obtenir un rendement maximum du corps, dans un oubli presque total des autres dimensions de la personne. L'écart est ici considérable avec les prescriptions alimentaires, précises et contraignantes, appliquées de nos jours dans certaines disciplines comme le culturisme et le cyclisme.

Il en résulte que l'alimentation préconisée dans *L'Auto* ne crée pas un mode de vie particulier, comme c'est le cas avec les régimes ex-

---

4. Hubert Annie, *La santé est dans votre assiette*, Ramonville, Érès, 2007, p. 51.

trêmes (végétalisme, crudivorisme par exemple) qui, pour pouvoir être suivis, exigent de s'écarter des normes de la vie sociale. C'est l'inverse qui est vrai pour *L'Auto* : un mode de vie sain qui appelle à des recommandations alimentaires équilibrées. La doctrine alimentaire de *L'Auto* n'a de sens que rapportée à un mode de vie dont le précepte central est de faire de l'exercice. En d'autres termes, la vie n'est pas réglée selon ce qu'on mange et ce qu'on ne mange pas : on mange en fonction de sa manière de vivre. Cette conception des rapports entre alimentation et mode de vie marque un retour au sens originel du mot *diététique* (bien qu'il n'apparaisse que rarement), à savoir un mode de vie au sens large (du grec *dialta* signifiant « mode de vie »). Ce n'est que récemment que *diète* en est venu à signifier presque exclusivement une manière de s'alimenter.

La bonne alimentation selon *L'Auto* se rattache ainsi à l'esprit de la *bona vita*. Cette doctrine s'inscrit dans la ligne exprimée par Brillat-Savarin. Sa *Physiologie du goût* (1826) n'est pas d'abord un plaidoyer en faveur de la gastronomie. Trois thèmes rapprochent la doctrine de *L'Auto* de la *Physiologie du goût*. D'abord l'amorce d'une approche scientifique de l'alimentation ; ensuite l'importance accordée aux plaisirs ; enfin, conformément à l'esprit épicurien, ces plaisirs doivent rester sous le contrôle de la raison : l'ouvrage s'adresse à ceux qui savent manger et boire comme il convient, non aux goinfres. Cette ligne est une tendance marquée pendant tout le XIX<sup>e</sup> siècle.

Un article de 1935 signé M. B. (?) se présente comme une « chronique à l'usage des gourmands<sup>5</sup> ». L'auteur y donne « quelques principes d'agrément » et non les bases d'un régime pour athlètes. Il fait remarquer que notre alimentation se fait sur la base d'habitudes culturelles, donc variables selon les contrées. Il se réclame du bon sens qui relègue au second plan les théories scientifiques : « la cuisine est pareille à ce qu'est le sport : l'aboutissement de siècles d'instinct, d'astuces et d'expériences. Les théories d'allure scientifiques n'ont apporté que peu de choses aux ouvrages naturels » et un homme ne profitera pas plus de ce qu'il mange « parce qu'on l'aura entretenu de la notion des vitamines ou des calories ». Tout est permis, pourvu que le plaisir soit au rendez-vous et à condition de savoir se modérer.

L'exigence de modération est constamment rappelée. *L'Auto* est étranger à l'idée de privation ou d'ascétisme, deux excès vigoureusement dénoncés. Le plaisir est chose estimable et doit être recherché. Il est

---

5. *L'Auto*, 24 octobre 1935.

seulement conseillé de rester dans les limites du raisonnable. Tout désir d'outrepasser ces limites détourne de la voie de la bonne santé. Ainsi les régimes amaigrissants ou autres sont systématiquement critiqués. La modération préconisée vise à conserver une bonne condition physique. Cela prépare et annonce les relations que la diététique moderne établit entre l'alimentation et les états ou les pathologies psychologiques ainsi que les répercussions psychosociales comme l'image de soi, le rapport à son corps, l'estime de soi, etc.

### La hiérarchisation des aliments

Derrière cette philosophie alimentaire, le souci de la performance sportive est discrètement présent à travers trois déterminants : l'apport énergétique, la production de déchets et le bol alimentaire, qui ordonnent les aliments sur une échelle de valeur. Contrairement à la diététique moderne, qui raisonne à partir des éléments nutritifs, cette diététique préscientifique classe les aliments. Elle reste dans une approche concrète de la nutrition telle que les siècles précédents l'envisageaient.

La conception du corps à laquelle se réfère explicitement la doctrine de *L'Auto* est celle de la machine thermique. Le corps est conçu comme le siège d'une transformation qui convertit l'énergie en chaleur et en travail (mouvement, force). La thermodynamique, science phare au XIX<sup>e</sup> siècle, lui donne son paradigme. Il en résulte une prépondérance des questions énergétiques, au détriment des autres phénomènes nutritionnels.

Les aliments s'ordonnent sur une échelle orientée selon leur potentiel énergétique respectif. Au sommet de cette hiérarchie figurent les sucres. C'est une catégorie hétéroclite : elle regroupe des produits aussi différents que les fruits, le miel, le chocolat, la confiture et même l'alcool, et bien sûr le sucre. La distinction actuelle entre sucres rapides et sucres lents est faiblement perçue. La vitesse d'absorption par l'organisme est donc peu prise en compte, du moins dans les premières décennies du siècle, malgré la distinction reconnue entre sports d'endurance et disciplines explosives. Ce qui domine c'est la conviction que les sources de sucre sont variées.

Ainsi le chocolat est-il vivement recommandé pour ses effets stimulants. Le coureur cycliste Labépie déclare dans un encart publicitaire de 1935 : « Je n'aborde jamais une côte sans croquer du chocolat

Tobler qui régale et reconforte<sup>6</sup> ». Le même argument est invoqué pour le chocolat Menier, marque pourvoyeuse de primes pendant le Tour de France. Le vin est consommé pour se donner un coup de fouet en vue de surmonter la fatigue. C'est un « stimulant inoffensif » à la différence des produits dopants qui faussent la compétition et menacent la santé des sportifs. Les athlètes français (tennis, course de grand fond) en prennent couramment. Les Anglais font un usage courant du champagne en cours de compétition. Jack Petersen (champion de boxe catégorie poids lourds) se lave les cheveux au champagne dans le même but<sup>7</sup>. À cela s'ajoutent des vertus prophylactiques : selon un entrefilet daté de 1935<sup>8</sup>, des études statistiques (non précisées) auraient montré que le vin préserve mieux que l'eau contre la fièvre typhoïde. Il est naturel, donc sain, à condition d'être pris avec modération, et l'on va jusqu'à invoquer la fameuse déclaration de Pasteur : « Le vin est la plus saine et la plus hygiénique des boissons ». De même la bière, qui trouve un ardent avocat en Pierre Aurigny, qui y voit un « aliment liquide », un « véritable aliment d'origine végétale », « riche en vitamines ». Elle apporte en outre des sels nutritifs dont l'alimentation est souvent déficiente<sup>9</sup>. Aurigny la recommande donc en toutes occasions, pour résister aussi bien aux froids hivernaux<sup>10</sup> qu'aux épidémies de typhoïde<sup>11</sup>. L'examen des publicités pour les alcools forts ou apéritifs (Ricqlès, Gentiane Quina Bonal, Dubonnet, etc.) confirme cette représentation que l'alcool serait bénéfique à l'organisme.

En descendant encore dans la hiérarchie des aliments, nous rencontrons les graisses. Le beurre n'a pas encore été stigmatisé comme facteur de surpoids. Il est bon et sain. On omet de dire qu'il est riche en vitamine A. Comme les autres graisses, c'est en tant que source d'énergie qu'il est valorisé. Tout en bas de l'échelle figurent les fruits et les légumes pauvres énergétiquement à moins d'en absorber de grandes quantités, ce qui encombrerait l'estomac et dispose mal à la pratique sportive. Tant qu'on ignorait les vitamines, on croyait qu'ils contenaient essentiellement de l'eau. Puis on s'est aperçu que les vitamines rendaient néces-

---

6. *L'Auto*, 12 juillet 1935.

7. *L'Auto*, 1<sup>er</sup> novembre 1934.

8. *L'Auto*, 12 juillet 1935.

9. *L'Auto*, 1<sup>er</sup> mars 1931 et 6 novembre 1931.

10. *L'Auto*, 6 novembre 1931.

11. *L'Auto*, 4 mars 1934.

saires la consommation de végétaux, et ils sont montés dans la hiérarchie des aliments, une évolution que *L'Auto* n'enregistre pas.

Le rapport entre production d'énergie et production de déchets détermine une hiérarchie de second rang. Les déchets sont la cause de courbatures, de fatigues, d'essoufflement. Ils résultent d'une mauvaise « combustion » et sont comparables aux « cendres » laissées dans un foyer. La conversion de l'énergie chimique en énergie-mouvement est imparfaite. Le glycogène (sucre produit par le foie) est de tous les sucres le mieux adapté à l'activité physique. Il est une « sorte de charbon très pur et parfaitement criblé, qui brûle en ne laissant que de la cendre fine et rare<sup>12</sup> ». À l'inverse, les graisses produisent des déchets en trop grande quantité. Sans compter qu'une nourriture trop abondante conduit à l'engrassement de l'organisme.

C'est au sujet du ratio énergie/déchets que surviennent les débats sur les comparaisons entre régimes carnés et régimes végétariens. La viande est à grande teneur énergétique et, à ce titre, est considérée comme un aliment de haute qualité. Elle présente toutefois un inconvénient que n'ont pas les sucres : elle produit des déchets en grande quantité. L'organisme met du temps à les éliminer et ceci a une incidence sur le temps de récupération et le rythme des entraînements. Les mérites comparés des régimes carné et végétarien sont un sujet récurrent dans les ouvrages sur la diététique sportive de l'époque. Ils se résolvent toujours de la même manière. Les auteurs s'accordent pour donner l'avantage au régime carné dans les épreuves de vitesse ou de détente, où la valeur énergétique de la viande trouve sa nécessité. Par contre le régime végétarien est jugé préférable dans les épreuves de fond car il n'alourdit pas l'organisme et produit moins de déchets<sup>13</sup>. Ces convictions sont le fruit de l'expérience, non de la science : la « preuve » invoquée découle des résultats sportifs en compétition, elle repose sur l'observation. *L'Auto* se contente de reprendre cette position.

Un troisième élément affine la hiérarchisation : le bol alimentaire, relativement à la gêne qu'il peut occasionner pendant l'effort. Idéal est l'aliment qui apporte le maximum d'énergie dans un minimum de volume. L'organisme exagérément lesté par le bol alimentaire s'avère en

---

12. *L'Auto*, 4 décembre 1925.

13. Voir Bellin du Côteau Marc et Pefferkorn Maurice, *L'entraînement sportif*, Paris, Flammarion, 1924, p. 128. Même position beaucoup plus tard chez Dauven Jean, « La diététique à la base du progrès », in Dauven Jean (dir.), *Encyclopédie des sports*, Paris, Larousse, 1961.

effet moins apte à l'effort. Le sucre, notamment sous sa forme raffinée et en morceaux, est très proche de cet idéal<sup>14</sup>. Sous un faible volume, il apporte beaucoup d'énergie et peu de déchets. Il figure donc au premier rang des aliments recommandés. Cette valorisation est d'autant plus forte qu'on ne relie pas encore la consommation de sucre et le risque d'obésité : le sucre ne sera pas critiqué avant la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle. La question du volume en reste aux considérations pratiques et ne s'embarrasse pas des phénomènes physico-chimiques. Elle annonce toutefois la question – plus savante et qui viendra plus tard, avec Bellin du Côteau – de la ration du sportif.

### Le tournant des années 1930

Il faut noter l'importance relative du thème de la nutrition. Pendant très longtemps, c'est une préoccupation secondaire<sup>15</sup> : *L'Auto*, qui ne possède pas de rubrique exclusivement consacrée à la diététique, aborde cette question sporadiquement. Au chapitre de la santé, davantage d'attention est consacrée à la capacité respiratoire, au rythme cardiaque, ou à l'effort musculaire. Ce n'est que vers le milieu des années 1930 que le thème va progressivement prendre un certain essor et être traité plus amplement et de manière plus scientifique. Cette période voit s'infléchir la doctrine de sens commun. Un point de vue plus scientifique est progressivement adopté, prémisse d'une prise en considération accrue d'une diététique scientifique.

Significatif à cet égard est l'examen du lexique scientifique. Il est remarquablement restreint. Les contributeurs emploient la plupart du temps des termes du langage courant, facilement compris par n'importe quel lecteur. Dans leur souci d'être facilement compris, ils évitent tout jargon. *Calorie* (terme forgé au début du xix<sup>e</sup> siècle) apparaît pour la première fois en 1910 (tableau 1, figure 1), *vitamine* en 1926 (tableau 1, figure 2). Mais dans les deux cas, le nombre d'occurrences est infime à l'échelle d'un quotidien comme *L'Auto*. *Lipide* et *protéine* – termes au-

---

14. Bellin du Côteau Marc et Pefferkorn Maurice, *op. cit.*, p. 127-128.

15. Certains ouvrages sportifs donnent l'impression de considérer davantage les effets bénéfiques de l'entraînement sur la digestion. Cf. Lagrange Fernand, *Physiologie des exercices du corps* (1888), 10<sup>e</sup> édition, Paris, Alcan, 1908, p. 259-263 ; Boigey Maurice, *Physiologie générale de l'Éducation physique*, Paris, Payot, 1919, p. 81-110 ; Boigey Maurice, *L'entraînement. Bases physiologique, technique, résultats*, Paris, Masson, 1942, p. 81-87.

aujourd'hui d'un usage courant – ne font pas leur entrée dans le journal (tableau 1). À la place sont employés respectivement *graisses* (tableau 1, figure 3) pour le premier, *albumine* ou encore *substances azotées* pour le second. À partir des années 1935 apparaissent *glycose* (plus usité que *glucose*) et ses dérivés (*glycogène*, *glycolique*, etc.) alors que la première utilisation dans la langue de ces termes remonte aux alentours de 1838. *Graisses* et *sucres* (tableau 1, figure 4) – presque toujours au pluriel – sont d'un usage fréquent, mais ils appartiennent au registre neutre de la langue et regroupent des aliments (sucre, miel, confiture, céréales) que nous distinguons plus finement aujourd'hui.

Tableau 1. Année de la première occurrence dans *L'Auto* des termes vitamine, calorie, sucre, glucose, graisses, lipides et protéines dans un contexte en lien avec la santé

Terme	Année d'apparition
Graisses	1900
Calorie	1910
Sucres	1910
Vitamine	1926
Glucose	Jamais
Lipides	Jamais
Protéine	Jamais

Figure 1. Nombre d'occurrences du mot calorie dans L'Auto entre 1900 et 1944

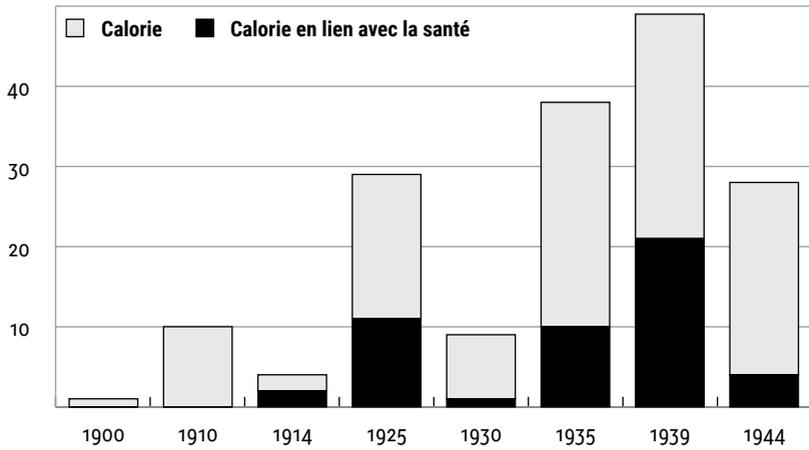


Figure 2. Nombre d'occurrences du mot vitamine dans L'Auto entre 1900 et 1944

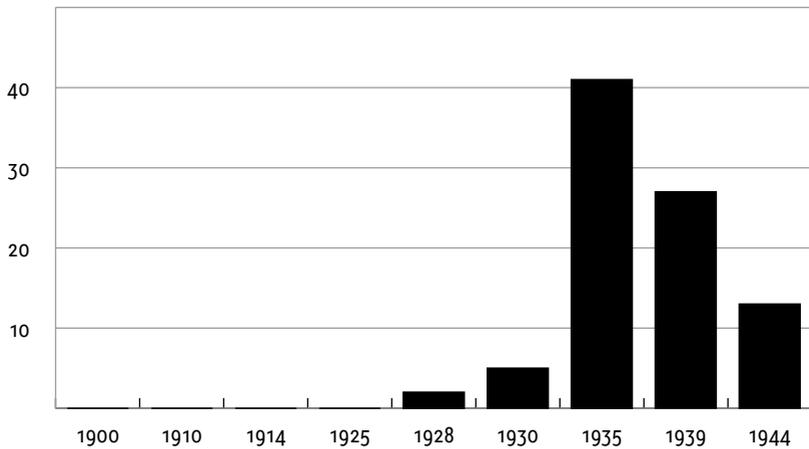


Figure 3. Nombre d'occurrences du mot graisse dans L'Auto entre 1900 et 1944

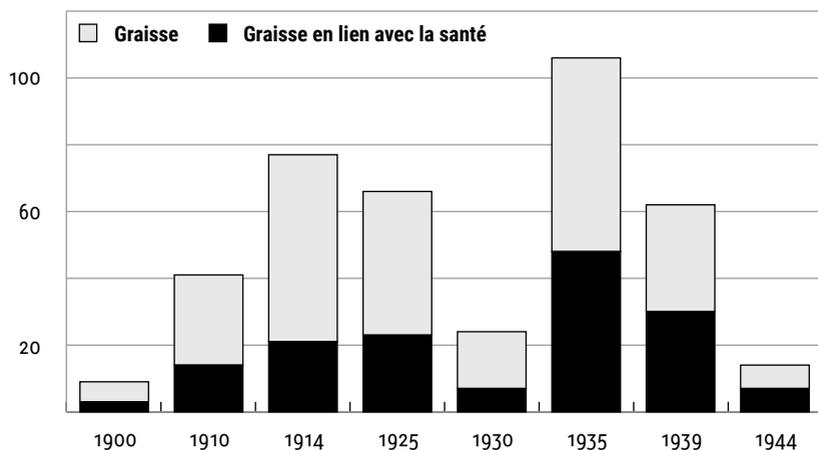
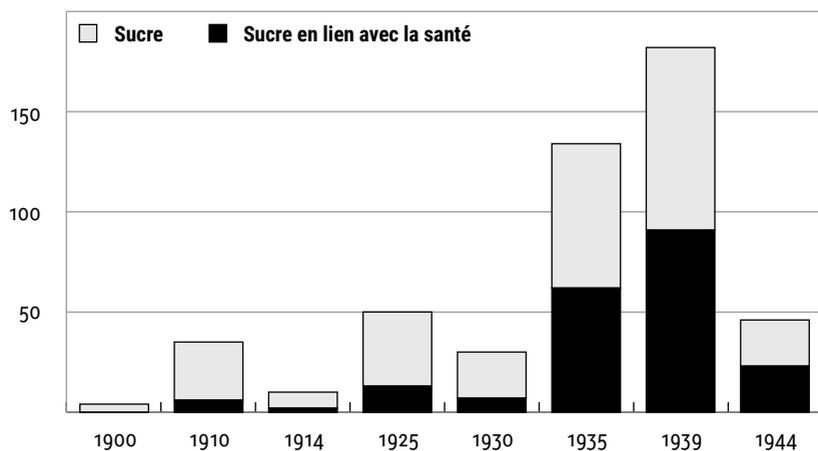
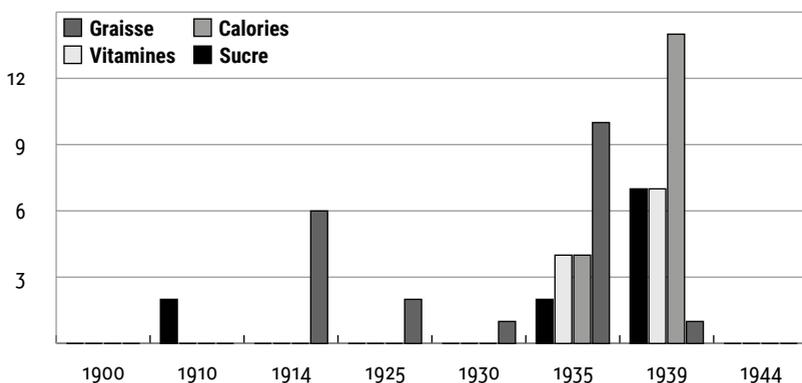


Figure 4. Nombre d'occurrences du mot sucre dans L'Auto entre 1900 et 1944



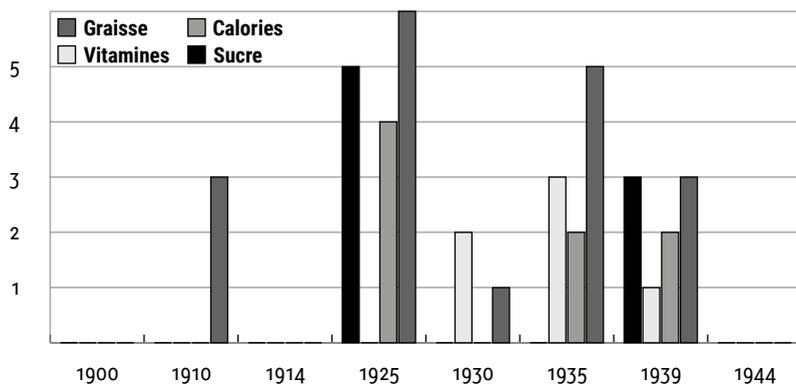
On voit donc qu'un lexique savant, tout en restant sommaire et limité en extension, tend à être employé d'une manière plus prononcée les dix dernières années de la parution du journal. Autre signe que le milieu des années 1930 marque un tournant : les calculs caloriques de ration. Comme le montrent les chroniques d'éducation à la santé qui apparaissent dès 1910, on délaisse les considérations évasives sur l'énergie pour un registre plus scientifique à partir de 1935-1939 (figure 5).

Figure 5. Nombre de chroniques d'éducation à la santé employant les mots sucre, vitamines, calories et graisses



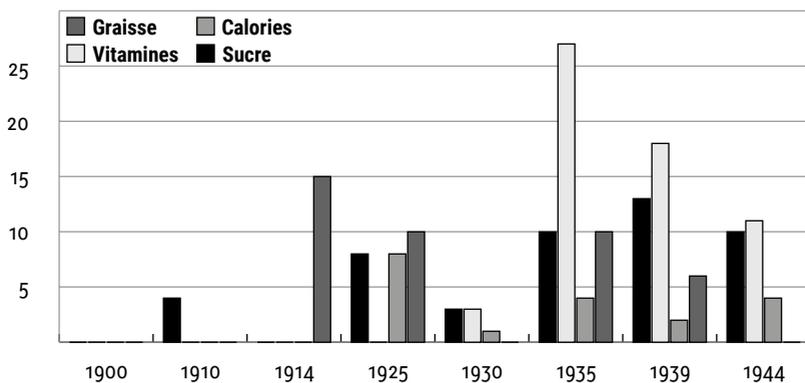
L'intérêt porté aux vitamines apparaît dans les années 1930. Cependant on raisonne encore assez peu en termes de vitamines, comme le montrent les figures 5 et 6, et c'est surprenant. Si on recommande le beurre ce n'est pas pour la vitamine A qu'il contient en grande quantité, mais pour sa valeur énergétique.

Figure 6. Nombre de quotidiens présentant une chronique médicale en lien avec les mots sucre, vitamines, calories et graisses



C'est surtout la publicité (figure 7) qui invoque de façon très marquée dès les années 1930 l'argument des vitamines d'une manière vague et générique. Preuve que les vitamines ne sont pas partie intégrante de la doctrine alimentaire de *L'Auto*, mais déjà bien connues d'un large public.

Figure 7. Nombre de publicités utilisant les mots sucre, vitamines, calories et graisses



Ce faible intérêt pour les vitamines par le corps médical et l'éducation à la santé est surprenant si on le rapporte à l'engouement qu'elles soulevèrent aux États-Unis à la même époque. Découvertes au cours du premier quart du <sup>xx</sup>e siècle, les vitamines sont commercialisées sous forme de comprimés à la fin des années 1930. Un marché se développe alors, offrant la possibilité d'une prise comme complément alimentaire. On a pu parler d'une véritable « vitaminomanie » frappant les États-Unis parmi les classes moyennes et supérieures et dont les publicitaires surent tirer le meilleur parti<sup>16</sup>. Or, les milieux médicaux américains, de concert avec l'industrie alimentaire, se sont élevés contre cette consommation, soutenant la thèse qu'une alimentation équilibrée était suffisante en apport vitaminique. Les États-Unis voient s'instaurer une controverse sur les vitamines de synthèse, controverse qui, semble-t-il, ne traverse pas l'Atlantique et dont on ne trouve nulle trace dans les pages de *L'Auto*. Invisibles, non énergisantes et dépourvues de goût, les vitamines avaient peu de chance d'entrer dans la doctrine de *L'Auto*.

Ces résultats (tirés de l'analyse du corpus) trouvent une explication, ou une confirmation, si on se réfère au contexte scientifique de l'époque. Deux chercheurs sont les pionniers en France de la recherche scientifique appliquée à la nutrition : André Mayer (1875-1956) et Lucie Randoïn (1885-1960). Le premier crée l'Institut de nutrition en 1937, la seconde lance un programme d'information sur la composition des aliments. En 1935, Lucie Randoïn énonce les premières lois de la diététique et propose une classification des aliments en six catégories. Ces initiatives jettent les bases d'une diététique moderne et remettent dans la course la France, quelque peu en retard par rapport aux pays anglo-saxons<sup>17</sup>. Ce sont les prémisses de l'institutionnalisation de la diététique, qui se poursuivra après la Seconde Guerre mondiale avec la création de centres de formation et de diplômes professionnels (à partir de 1949). Il est plus que probable que le contexte scientifique explique, du moins en partie, cette évolution du discours nutritionnel dans *L'Auto*.

---

16. Levenstein Harvey A., « Diététique contre gastronomie : traditions culinaires, sainteté et santé dans les modèles de vie américains », in Flandrin Jean-Louis et Montanari Massimo (dir.), *Histoire de l'alimentation*, Paris, Fayard, 1996.

17. Ory Pascal, *op. cit.*, 2006.

## Les interprètes attirés

Telles sont les grandes lignes à la fois scientifiques et culturelles de la doctrine alimentaire du journal *L'Auto*. La question maintenant est de savoir qui formule cette doctrine ? Quelles sont les spécificités de leurs discours respectifs ? Quels sont les principaux absents dans les pages de *L'Auto* en matière d'alimentation et pourquoi ?

Deux signatures émergent très nettement. Tous deux sont médecins. Tous les deux sont des sportifs reconnus et des défenseurs de la pratique sportive. Le premier, James Ruffier, va collaborer à *L'Auto* presque pendant toute la durée de l'existence du journal, et ce de manière très régulière. L'autre médecin, Marc Bellin du Côteau, est plus souvent mentionné en tant que président de la Fédération de hockey et pour sa présence récurrente dans les instances nationales. Il est l'auteur de plusieurs articles sur la nutrition du sportif.

### James Ruffier

La réputation de Ruffier comme passeur de science est surfaite. Son discours scientifique est filtré et refondu dans une conception pré-scientifique de l'alimentation saine. Sa prudence confine à la méfiance envers le discours de ce qu'il nomme « l'hygiène scientifique<sup>18</sup> » : c'est un trait permanent de l'état d'esprit de Ruffier. Les prescriptions de la science « sont rationnelles, mais vagues, nombreuses et même contradictoires ». Elle recommande la sobriété, sans préciser où celle-ci commence et où elle finit : l'alcool est interdit par certains, non par tous. Il n'y a pas de position unanime et constante concernant le végétarisme, et pas davantage sur la cuisson des aliments qui est « le moyen tantôt de tuer les microbes nuisibles, tantôt de détruire les "vitamines" nécessaires » (on notera la mention des vitamines dans ce texte de 1923). À mesure que la science avance, ses découvertes entraînent des « variations de doctrine » : Ruffier s'interroge devant des théories trop sujettes à changement, se contredisant les unes les autres<sup>19</sup>. D'où la question pratique : « comment nous guider dans ce dédale de bons conseils ? » (1923). Le seul critère retenu par Ruffier est « la forme de notre corps ». L'embonpoint, la ca-

---

18. *L'Auto*, 16 novembre 1923.

19. Même scepticisme envers les connaissances scientifiques, de Demyen George (*Les bases scientifiques de l'éducation physique* (1902), 8<sup>e</sup> édition, Paris, Alcan, 1931 p. 16-20) à Dauven Jean (art. cit., 1961).

pacité thoracique, la musculature des membres sont de biens meilleurs indicateurs. Ils sont immédiatement visibles, le jugement se fait sur la seule apparence. Ruffier congédie les paramètres chimiques sur lesquels s'érige la diététique moderne. En outre, leur examen est à la portée de n'importe qui : « le moindre sportif, le plus humble modèle de l'École des Beaux-Arts en savent plus sur ce point que la plupart des savants, des philosophes et des littérateurs » (1923). On est tout près de l'anti-intellectualisme. À moins qu'il ne s'agisse que de pragmatisme ?

Ruffier est dans l'esprit de son époque quant à la prépondérance de l'énergie : un corps n'est rien d'autre « qu'une machine à débiter de l'énergie<sup>20</sup> ». Comprendre les mécanismes de transfert et de conversion de l'énergie, c'est tout comprendre. La métaphore favorite de Ruffier est celle du foyer (on verra que celle affectonnée par Bellin du Côteau est celle du moteur). Elle permet d'expliquer que l'excès de nourriture amoindrit la vitalité : « manger beaucoup sans faire de l'exercice revient à surcharger un foyer de charbon sans l'y faire brûler ; cet excès de combustible, loin d'augmenter la chaleur produite, ne fera qu'étouffer la flamme ». Cependant Ruffier combat aussi l'excès inverse. La correspondance ne doit pas être établie à un niveau trop bas non plus. Il est opposé aux restrictions sur « les nourritures fortes » que sont la viande, le pain, le vin ; il ne convient pas « de réduire le repas du soir à un potage et quelques légumes », ce serait « n'entretenir qu'un feu si médiocre » qui conduirait l'organisme à s'étioler. Le secret d'une bonne condition physique, c'est d'ajuster son alimentation en fonction de la dépense physique. Ruffier estime à 3 000 calories par jour les besoins minimums c'est-à-dire hors activité sportive, à 5 000 calories si on pratique une activité physique de moyenne intensité, entre 8 000 et 10 000 calories en cas d'épreuves sportives de grand fond. Ces calculs sont complétés par la dépense comparée entre « travail interne » (nécessaire au fonctionnement des organes) et « travail externe » (l'effort physique). Le travail interne consomme environ 1 600 calories par jour, ce qui est considérable. Le travail externe, lui, brûle relativement peu de calories en soi, mais il stimule le travail interne. D'où un double bénéfice. On retrouve le leitmotiv sur la nécessité de l'exercice. Bien s'alimenter est donc une question de correspondance entre la nourriture absorbée et la dépense physique. Cette règle ne fait pas intervenir les catégories d'aliment, idée qui n'apparaîtra qu'une dizaine d'années plus tard.

---

20. *L'Auto*, 13 mars 1925.

Sur l'obésité, qu'il considère comme une dégradation physique et morale, Ruffier est critique<sup>21</sup>. Dans une chronique de 1926<sup>22</sup> où il relate un repas d'affaires (sans doute fictif), il décrit ainsi un personnage repoussoir : « un ventre comme une barrique, surmonté d'une tête énorme, boursoufflée, rougeoyante, aux yeux exorbités », en un mot « un monstre ». Comment expliquer une telle voracité puisque l'absorption de nourriture ne répond pas un effort physique proportionné ? Verdict du docteur : c'est une « perversion du sens de la faim », une « manie alimentaire » analogue aux « toxicomanies » par morphine ou cocaïne. Manger est son obsession, l'unique activité de ce « paresseux musculaire ». Le récit vise à provoquer un dégoût qui ramène à la modération et à la pratique sportive. Ruffier a lancé sa campagne contre l'obésité très tôt et cette préoccupation ne le quittera plus. Dès l'année 1913, *L'Auto* annonce une conférence du docteur sur la culture physique pour les obèses<sup>23</sup>. Il y affirme déjà son souci de lutter contre le surpoids, non par un régime alimentaire, mais par l'exercice physique. Il propose un entraînement progressif. « On ne peut maigrir sûrement et agréablement que par l'exercice » (1913). On retrouve tout au long de ses chroniques deux leit-motifs combinés : l'inutilité (voire la nocivité) des régimes alimentaires et les vertus de l'exercice physique :

C'est prendre à rebours le problème de la santé que de la résoudre par des régimes alimentaires, mesurés en quantité ou en qualité [...] Seule, notre production de mouvement devrait régler notre alimentation<sup>24</sup>.

Il n'est pas excessif de dire que le manque d'exercice physique est, chez Ruffier, la cause de tous les maux et, en conséquence, que l'exercice en est le remède universel. Il écrit que l'obésité, dont résultent l'arthrite, la dyspepsie, l'entérite, la neurasthénie, etc., provient d'un manque d'exercice<sup>25</sup>. Dans une de ses « Consultations », il prescrit à un lecteur qui se plaint de perte d'appétit et de maux d'estomac malgré une alimentation très surveillée et un traitement médicamenteux, de faire seu-

---

21. Né dans une famille de gros mangeurs, il doit apprendre à résister aux excès alimentaires. Cf. *L'Auto*, 13 décembre 1918, p. 1.

22. *L'Auto*, 1<sup>er</sup> janvier 1926.

23. *L'Auto*, 30 avril 1913.

24. *L'Auto*, 8 janvier 1926.

25. *L'Auto*, 15 avril 1912.

lement de l'exercice<sup>26</sup>. Au sujet d'un enfant grassouillet, il s'élève contre la sédentarité scolaire. Le sport est prioritaire, même au détriment des résultats scolaires, car il ne faut jamais instruire aux dépens de la santé<sup>27</sup>. Il explique dans une chronique intitulée « La culture physique guérit-elle toutes les maladies<sup>28</sup> ? » que restreindre ses mouvements encombre l'organisme de déchets toxiques, lesquels rendent le corps vulnérable aux attaques microbiennes. Il importe peu de savoir pourquoi telle maladie survient plutôt qu'une autre. On emploie trop de remèdes et de régimes, poursuit-il, contre l'obésité, le diabète, le cancer, l'asthme et l'hypertension artérielle. Pour désintoxiquer le corps et lui rendre sa vigueur normale, il est indispensable de faire de l'exercice. À preuve, les ouvriers, les paysans et les sportifs résistent mieux aux maladies. La culture physique en outre ralentit le vieillissement. Rester svelte, en forme et beau même avec les années est à la portée de chacun : « Privé de mouvement, notre corps s'enlaidit et vieillit prématurément<sup>29</sup> ». Malheureusement la vie moderne et le confort que procurent la science et les techniques, diminuent les occasions de solliciter notre système musculaire. Les dérèglements sexuels (thème abordé dans deux chroniques de décembre 1923<sup>30</sup>) sont également imputables au manque d'exercice. Un corps sain et vigoureux exige une activité sexuelle qui ne soit pas étouffée. La continence est contraire aux « lois naturelles dont est issue notre vie » et est le lot de ceux qui demandent trop peu à leur corps. L'exercice physique « régulier, à dose assez forte » est le seul remède en mesure de lutter efficacement contre l'onanisme et le recours à la prostitution et ainsi canaliser le désir sexuel de telle sorte qu'il s'exprime d'une manière équilibrée et naturelle.

D'où un plaidoyer incessant en faveur de la culture physique. Les bienfaits apportés par l'exercice ne s'arrêtent pas à la santé. Le sport est vecteur de civilisation, comme en témoigne l'Antiquité grecque et romaine : « L'art et la littérature ne sont nés que du besoin qu'éprouvait l'homme de glorifier les beaux gestes et les attitudes harmonieuses<sup>31</sup> ». En outre, la pensée de Ruffier est teintée de volontarisme. La beauté, la santé se conquièrent : « [...] nous devons estimer que c'est toujours

---

26. *L'Auto*, 27 avril 1932.

27. *L'Auto*, 9 novembre 1933.

28. *L'Auto*, 24 octobre 1935.

29. *L'Auto*, 15 avril 1912.

30. *L'Auto*, 21 décembre 1923 et 28 décembre 1923.

31. *L'Auto*, 23 avril 1912.

par notre faute, par nos négligences que nos infirmités parviennent à la période d'incurabilité<sup>32</sup> ». Il n'est jusqu'au fonctionnement des organes internes qui ne puisse être renforcé grâce à des exercices adaptés en durée et intensité, d'après sa chronique intitulée « De l'empire que nous avons sur nos fonctions organiques<sup>33</sup> ».

Cette pensée est monotone et répétitive. Cependant, la doctrine alimentaire de Ruffier entre dans une conception plus large qui l'éclaire en grande partie. Elle a pour prémisse que « la vie est un combat perpétuel contre les forces naturelles qui tendent à la détruire<sup>34</sup> ». Vivre, c'est lutter contre la corruption corporelle inhérente à la nature. Ruffier ne croit pas aux idées naturalistes – celles de Paul Carton par exemple. Vivre selon la nature ne donne pas une santé optimale : pour ralentir les forces dégénératives il faut donner du mouvement à notre corps. Ruffier inverse la proposition banale selon laquelle la vie est mouvement et énonce : « le mouvement, c'est la vie » ou, pour le dire autrement, « nous ne pouvons vivre qu'à condition de nous donner du mouvement ». La science ne permet pas de définir ce qu'est la vie – et sur ce point Ruffier est en parfait accord avec Claude Bernard. À un personnage (ses chroniques sont souvent dialoguées) qui suppose que l'anatomie, la physiologie, la biochimie sont en mesure d'expliquer la vie, il rétorque :

N'en croyez rien [...] Votre vie n'est ni votre corps, ni le fonctionnement de vos organes, ni l'énergie qu'elle contient sous forme alimentaire ou calorique ; elle est le courant d'énergie qui vous traverse. Elle est mouvement et non point substance.

Ce passage évoque irrésistiblement la vie comme « élan vital », une formule qui renvoie à Bergson. Les deux hommes, qui sont contemporains (ils n'ont qu'une quinzaine d'années d'écart), partagent bien des convictions : le vitalisme (sans que le mot soit prononcé), le rejet du mécanisme et une certaine répulsion pour le positivisme. Tel est semble-t-il l'arrière-plan philosophique auquel il faudrait rattacher Ruffier.

---

32. *L'Auto*, 9 novembre 1923.

33. *L'Auto*, 18 novembre 1926.

34. *L'Auto*, 8 janvier 1926.

## Marc Bellin du Côteau

L'autre médecin – Bellin du Côteau – est moins présent sur les questions de santé : il est surtout mentionné en tant que président de la Fédération de hockey et en raison de sa présence récurrente dans les instances nationales. Néanmoins, il est l'auteur de plusieurs articles sur la nutrition du sportif. Son apport concerne la diversité des rations du sportif, le « mélange des carburants<sup>35</sup> », la définition de l'aliment complet et son plaidoyer en faveur de l'Ovomaltine.

D'une manière générale, Bellin du Côteau cible l'alimentation du sportif. Il en distingue plusieurs rations-types : une « ration d'entretien » de l'homme au repos, suffisante pour assurer le fonctionnement minimum de l'organisme ; une « ration d'activité normale » nécessaire pour assurer l'exécution d'un travail ; enfin la « ration de suractivité » destinée aux sportifs. La meilleure alimentation est celle qui s'ajuste à l'effort.

Tout n'est cependant pas affaire de quantité. Bellin du Côteau préconise une alimentation aussi variée que possible car « le premier principe d'un régime normal est d'être complet ». Puisque sa métaphore favorite est celle du moteur, il parle à ce sujet de « *mélange des carburants* », préférable à un seul type de carburant, si performant soit-il. Ce principe l'amène à spécifier les critères théoriques qui définissent l'aliment idéalement complet. Il doit être facilement absorbable grâce à ses qualités culinaires dans un minimum de volume – il est intéressant que Bellin du Côteau fasse intervenir des considérations gastronomiques. Il doit être facilement digéré pour permettre un temps d'assimilation court, donc une transformation rapide en travail. Il doit enfin être « aussi proche que possible de la matière vivante » pour conserver sa teneur en vitamines. Bellin du Côteau vante régulièrement les aliments « vivants » riches en vitamines, qu'il oppose aux « aliments morts », « dévitalisés » comme les sucres industriels.

Cet aliment idéalement complet n'existe pas à l'état naturel. Un produit s'en approche : l'Ovomaltine, prise en dilution dans un verre de lait. C'est, dit-il, une combinaison optimale de lait, d'œuf, de cacao et surtout d'extrait de malt qui est « plus que du sucre » du point de vue énergétique. La preuve est donnée par les résultats : « sans d'ailleurs s'attarder davantage à des considérations biochimiques, les performances supérieures des sportifs "ovomaltinés" jugent en dernier ressort » (1933).

---

35. Pour cette citation et les suivantes, cf. *L'Auto*, 19 mai 1933.

Bellin du Côteau préconise l'Ovomaltine à tout propos : que donner le matin à un enfant ? Par quoi compléter la ration du sportif ? Quel aliment favorise la croissance de l'adolescent ? Il prête d'ailleurs son nom pour la promotion de la marque dans des encarts publicitaires<sup>36</sup>.

Bellin du Côteau est celui qui dans *L'Auto* introduit une nouveauté : il affirme, sur la base d'expérimentations scientifiques menées par Irving Fischer (professeur d'économie politique (!) à Yale), l'existence indiscutable d'un lien entre alimentation et performances. Non que ce lien soit inconnu, mais il était auparavant passé sous silence, tant qu'on abordait la nutrition sous l'angle de la santé. Il reprend les observations de Fischer comparant les effets du régime végétarien à ceux du régime carné. L'avantage va nettement au régime végétarien : meilleurs performances, moindre fatigue. Mais Bellin du Côteau relativise ces résultats car ils ne valent que pour une épreuve d'endurance et auraient été inversés pour une épreuve de vitesse. Quoiqu'il en soit, « le régime influence notablement les possibilités de l'athlète<sup>37</sup> ». Le régime des sportifs doit concilier deux objectifs : encombrer le moins possible l'organisme pendant l'effort et fournir néanmoins toute l'énergie exigée par l'organisme.

## Rejets et évictions

Le journal ouvrait-il ses pages à des positions divergentes ou même antagonistes ? Nous n'avons pas trouvé trace de débats. D'autre part, la confrontation avec les courants diététiques en vogue pendant les années de parution met en évidence quelques exclusions remarquables qui aident à préciser les contours de la doctrine de *L'Auto*.

Tout d'abord, *L'Auto* reste fermé aux doctrines végétariennes venues d'outre-Atlantique. On sait que depuis les années 1830 aux États-Unis se constitue une doctrine végétarienne stricte qui se répandra par vagues successives : d'abord dans les années 1830-1840 avec le révérend William Sylvester Graham (1794-1851), puis autour des années 1880, enfin au début du xx<sup>e</sup> siècle avec le docteur John Harvey Kellogg (1852-1943)<sup>38</sup>. Cette doctrine est un mélange de conseils pseudo-scientifiques et d'aspiration à la pureté religieuse, dans une version

---

36. *L'Auto*, 1<sup>er</sup> novembre 1934.

37. *L'Auto*, 21 mars 1936.

38. John Harvey Kellogg est l'inventeur, avec son frère, des *corn-flakes* et a donné son nom à une marque célèbre.

piétiste du protestantisme américain<sup>39</sup>. La viande est l'aliment du péché, responsable de la corruption des corps et des âmes. On a vu que, sur ce chapitre, *L'Auto* garde une position équilibrée. Leurs doctrines respectives se rapportent à des finalités très éloignées l'une de l'autre : des prescriptions religieuses ici, des prescriptions hygiénistes là ; le corps saint pour les unes et le corps sain pour *L'Auto*. Il existe bien en France un végétarisme dégagé de toute considération religieuse et soucieux seulement de santé. Le grand apôtre de ce végétarisme « laïque », le docteur Paul Carton, dont l'activité éditoriale est considérable sur une longue période, ne figure pas parmi les contributeurs du journal. Son nom, lorsqu'il est mentionné, est systématiquement attaché au naturisme, non à la diététique. Carton est un champion de la médecine naturelle, adepte déclaré d'Hippocrate dont il entend renouveler les conceptions. Son végétarisme découle de l'idée qu'on ne se soigne jamais aussi bien que par l'alimentation. Cette doctrine ne concorde pas avec les positions de *L'Auto*. Pourtant l'influence de Carton s'étend à certains milieux sportifs à travers la figure de Georges Hébert (les deux hommes sont contemporains) : on pourrait alors penser que l'hébertisme rapproche Carton de *L'Auto*. Il n'en est rien. Ce que Carton reprend d'Hébert, c'est le souci de rester dans les limites fixées par la nature, car il est compatible avec les principes nutritionnels prônés par Carton, en même temps qu'il s'accorde bien mal avec l'importance que *L'Auto* accorde aux résultats sportifs, aux classements des athlètes et des nations, à l'optimisation des performances. Au fond, *L'Auto* et Carton ne puisent pas les mêmes valeurs dans la pensée d'Hébert. Le rapprochement, à travers Hébert, de Carton avec *L'Auto* ne peut se faire. Au total, trop d'obstacles se dressent qui empêchent Carton, en dépit d'une notoriété élevée, de figurer parmi les références médicales en matière de nutrition dans *L'Auto*.

Pour une raison tout autre, le docteur Maurice Boigey se voit écarté lui aussi. Cette éviction a de quoi surprendre car Boigey est une autorité reconnue, notamment pour ses nombreux ouvrages sur l'entraînement du sportif où il aborde les questions de nutrition – ouvrages qui figurent dans « la librairie de *L'Auto* »<sup>40</sup>. Mais il est sévèrement critiqué pour des positions jugées défavorables à la pratique sportive, un comble pour ce médecin-chef de l'École de gymnastique de Joinville et directeur du Laboratoire de physiologie appliquée à l'exercice physique. Il trouve un

---

39. Levenstein Harvey A., art. cit., 1996.

40. Notamment Boigey Maurice, *op. cit.*, 1919 et Boigey Maurice, *op. cit.*, 1942.

contradictoire en Ruffier (chronique de 1937) qui désapprouve la mise en garde lancée par Boigey concernant la pratique sportive des plus de cinquante ans, suite au décès de deux personnes. De même, Robert Perrier s'en prend à sa mise en garde, à l'Académie de médecine, contre les dangers du sport s'il est pratiqué avec excès, notamment dans le cadre scolaire. Ces positions lui sont comptées à péché, ce qui est révélateur d'un état d'esprit propre à *L'Auto*. Les contributeurs sont des adeptes du sport, dévoués sans restriction à sa défense : Ruffier a un passé de cycliste et est un promoteur du cyclotourisme, Bellin du Côtéau a été finaliste du 400 mètres aux JO de 1900 et champion de France amateur 1902 et 1903. À sa mort, en 1938, *L'Auto* lui consacre plusieurs colonnes et salue en lui « un grand sportif » et le président de Fédération<sup>41</sup>, pas le médecin. Avant d'être médecins, ils sont vus comme des sportifs, et leur autorité vient autant de leur engagement en faveur du sport que de leur statut de médecin.

## Conclusion : une doctrine de transition

La doctrine alimentaire contenue de manière diffuse dans *L'Auto* a longtemps été à la traîne de la diététique scientifique. Cette doctrine est l'occasion d'exprimer des valeurs qui relèvent d'une culture sportive où prévalent les questions de santé plus que les questions de performances. Une culture empreinte de pragmatisme, qui affirme par principe la supériorité de la pratique (sportive) sur la théorie (scientifique). Une culture et un esprit dans lesquels devaient se reconnaître les lecteurs.

Le tournant des années 1930 mériterait une étude plus approfondie. Mais nous sortirions des limites de cette contribution. Le passage se fait sans ruptures, selon une évolution qui n'est sensible que sur plusieurs décennies. Par ailleurs il n'y a pas remplacement, ni brusque ni même progressif, d'une diététique dix-neuviémiste par une diététique moderne. Les thèmes de l'une et de l'autre s'enchevêtrent et se prolongent au-delà des années *L'Auto* : il n'est pas certain que nous soyons sortis de cette coexistence pacifique des principes anciens et de prescriptions scientifiques.

---

41. *L'Auto*, 23 juillet 1938.



## CHAPITRE XI

# **L'Auto et les politiques de préparation militaire, d'éducation physique et de sport en France (1900-1944)**

**Benoit Caritey et Jean-Jacques Dupaux**

---

La première moitié du xx<sup>e</sup> siècle correspond à la progressive mise en place d'une politique nationale en matière de préparation militaire, d'éducation physique et de sport, reposant pour l'essentiel sur des mesures incitatives, faute de pouvoir instaurer l'obligation de l'éducation physique hors de l'école. Nombreux sont en effet les ratés, les blocages et les échecs : projets enterrés ou rejetés par le Parlement, décisions inapplicables faute de crédits suffisants, ou restées lettre morte en raison de la chute du ministère qui les avait adoptées, etc. Par ailleurs, les relations entre le mouvement sportif et l'État sont empoisonnées par les tentatives répétées du Parlement et de l'administration fiscale d'assujettir les sociétés et fédérations sportives à la taxe sur les spectacles et au droit des pauvres, et par les fréquents remaniements ministériels qui entraînent le remplacement d'un haut-commissaire ou d'un sous-secrétaire d'État avec qui des collaborations fructueuses avaient été progressivement établies, voire, à plusieurs reprises, la disparition pure et simple de tout département ministériel en charge de l'éducation physique et des sports.

*L'Auto* tient ses lecteurs informés des décisions gouvernementales en matière de préparation militaire, d'éducation physique et de sport. L'objet de ce chapitre est d'analyser les comptes rendus, commentaires et prises de position du quotidien sportif sur la situation de l'éduca-

tion physique et des sports en France, les initiatives parlementaires et ministérielles en la matière, et les mesures envisagées ou effectivement mises en œuvre. Selon Édouard Seidler<sup>1</sup>, les opinions exprimées dans le journal étaient souvent hostiles aux gouvernants, accusés de mépriser le sport. Sans doute convient-il de nuancer son affirmation. Les politiques de préparation militaire, d'éducation physique et de sport suscitent des commentaires exprimant en effet l'inquiétude et l'hostilité, mais aussi l'espoir et parfois même la satisfaction.

Le point de vue du journal sur les politiques de préparation militaire, d'éducation physique et de sport évolue au fil des ans. Si, au cours de ses premières années d'existence, *L'Auto* s'engage résolument en faveur de la défense de l'initiative privée, le discours change progressivement. Ce n'est plus le principe de l'intervention de l'État qui est mis en cause, mais son insuffisance et son inefficacité, une façon de reconnaître, sans toujours l'admettre, que seul l'État est en capacité d'impulser, coordonner et contrôler le développement de la pratique sportive. Par ailleurs, le quotidien sportif ne se contente pas d'informer ses lecteurs, ni d'émettre un avis sur les informations du jour. Il endosse un rôle d'expert, émet des propositions, fixe une feuille de route et se félicite souvent que ses préconisations aient été entendues... Plus encore, *L'Auto* mobilise ses lecteurs, les invite à réagir auprès de leurs dirigeants de club ou de fédération, à écrire à leur député, à voter de préférence pour des candidats ayant soutenu la cause des sports ou celle de l'automobile.

Car *L'Auto* est aussi un organe de défense et de promotion de l'automobile. Le quotidien sportif entretient avec les industriels du secteur des liens très étroits<sup>2</sup>. Nous avons cependant choisi dans la présente étude de ne pas prendre en compte le discours sur tout ce qui touche à l'automobile. C'eut été en effet une gageure de vouloir mener de front les deux versants de l'analyse. On ne peut pourtant comprendre les prises de position du quotidien sportif en matière de préparation militaire, d'éducation physique et de sport, sans les mettre en relation avec celles qui concernent l'automobilisme, ce que nous ferons chaque fois que le détour s'avérera nécessaire.

---

1. Seidler Édouard, *Le sport et la presse*, Paris, Armand Colin, 1964.

2. Voir chapitre premier « Une entreprise de presse dans la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle », par Benoît Caritey et Gilles Montéréal.

## La décision et le processus décisionnel vus par *L'Auto*

À partir de 1908, l'État met en œuvre des mesures visant à développer et organiser la pratique extrascolaire de la gymnastique, de l'éducation physique et des sports, orientées dans un premier temps vers la seule préparation militaire puis, après la Première Guerre mondiale, vers l'éducation physique de la jeunesse. Ces mesures font l'objet d'un traitement qui évolue considérablement au fil des ans.

### Autour de la préparation militaire

La première des mesures visant à associer le mouvement associatif sportif à la politique de préparation militaire ne suscite au moment de sa publication<sup>3</sup> pas même un entrefilet dans *L'Auto*. Il est pour la première fois fait mention de « l'instruction ministérielle » (sans plus de précision) et du « régime nouveau » de la préparation militaire, dans une annonce de l'*Union des sociétés de préparation militaire de France*, publiée en page 4 de l'édition du 17 décembre 1908<sup>4</sup>. La nouvelle ne semble pas d'un grand intérêt pour les rédacteurs de *L'Auto*. Elle concerne, il est vrai, les sociétés de gymnastique et de tir avant tout, deux activités en marge des préoccupations de quotidien sportif. Quelques mois auparavant pourtant, Léon Manaud avait défendu la valeur du sport dans un but de préparation militaire : « Les sports athlétiques et en particulier les sports par équipe [...] ne donnent pas seulement la force et l'endurance, ils développent aussi l'esprit de solidarité, le respect de l'autorité et le sentiment de la vraie discipline, toutes qualités qui sont maintenant requises du bon soldat<sup>5</sup>. »

Les mesures prises en 1916 et 1917 pour organiser la préparation physique et militaire des futures recrues de l'armée française suscitent en revanche des réactions véhémentes.

Afin de combler les vides creusés dans les rangs de l'Armée française par les combats des premiers mois de la guerre, les parlementaires

- 
3. L'instruction ministérielle du 8 novembre 1908 « relative à l'organisation et au fonctionnement des sociétés de préparation et de perfectionnement militaire et à la délivrance du brevet d'aptitude militaire », publiée au *JORF - Lois et décrets* du 26 novembre 1908, institue l'agrément du ministère de la Guerre pour les sociétés souhaitant s'engager dans la préparation militaire.
  4. « À travers les sports – Préparation militaire », *L'Auto*, 17 décembre 1908, p. 4.
  5. Manaud Léon, « L'USFSA et la préparation militaire dans les sociétés sportives », *L'Auto*, 9 avril 1908, p. 7.

accèdent à la demande du ministre de la Guerre de mobiliser les classes 1916 et 1917 par anticipation et de réintégrer une partie des réformés des classes précédentes, à la condition qu'une éducation physique soit dispensée à ces conscrits trop jeunes et aux « récupérés » dont la faible constitution ou la santé fragile avaient justifié qu'ils soient exemptés du service militaire. Les associations et fédérations sportives se mobilisent, soutenues par la presse sportive – *L'Auto* notamment – et créent partout en France des comités d'éducation physique afin d'offrir aux futurs conscrits une formation physique qui les prépare à affronter l'âpreté de la vie de soldat. De leur côté, le ministère de la Guerre et les parlementaires étudient les mesures à prendre pour assurer l'éducation physique et la préparation militaire des jeunes gens de plus de 16 ans. En mai 1916, Henri Chéron dépose un projet de loi sur la préparation militaire obligatoire, adopté par les sénateurs, mais rejeté par les députés.

Dans les colonnes de *L'Auto*, Henri Desgrange se réjouit : « La loi Chéron a désormais autant de chances de passer à la chambre des députés que j'ai de chances de coiffer un jour la tiare pontificale<sup>6</sup>. » Le fond du désaccord est expliqué une première fois sous la forme d'un dialogue imaginaire entre un partisan de la préparation militaire obligatoire et un défenseur de l'initiative privée qui s'interroge : « Ne craint-on pas que l'obligation enlève à l'éducation physique ses principaux éléments d'efficacité : la bonne volonté, l'entrain, j'oserais dire, la foi<sup>7</sup> ? » Il est exposé une nouvelle fois dans un éditorial prenant le Comité national des sports pour cible :

La fameuse obligation, c'est-à-dire l'asservissement des efforts individuels des sociétés sportives, la soumission à des ronds de cuir idiots, à des fonctionnaires stupides, à des inspecteurs bien rétribués de tout ce qui était jusqu'ici, indépendant, libre, courageux, ardent, convaincu et désintéressé. C'est chez lui [le Comité national des sports] une crise de fonctionnarisme, un accès d'originalité, une colique de réglementation, une indigestion d'obéissance.

Pour contraindre au travail musculaire administratif tous les paresseux de France, les membres du C.N.S. feront table rase de tous les résultats obtenus par l'initiative privée de nos clubs sportifs<sup>8</sup>.

---

6. Desgrange Henri, « De profundis », *L'Auto*, 12 octobre 1916, p. 1.

7. Docteur R., « Béguche et Milodin – De la préparation militaire obligatoire », *L'Auto*, 11 octobre 1916, p. 1.

8. Desgrange Henri, « Le pot aux roses », *L'Auto*, 17 octobre 1916, p. 1.

Le rejet du projet de loi Chéron n'empêche pas le ministère de la Guerre d'organiser la préparation militaire, et de confier à l'école de Joinville et à neuf centres régionaux d'instruction physique la mission de former les moniteurs de préparation militaire<sup>9</sup>. Ces mesures suscitent à nouveau de vives critiques de la part d'Henri Desgrange :

Au bout de trente années de pratiques sportives, lorsque la guerre, au nez et à la barbe de tous les somnifères administratifs, est venue faire la démonstration éclatante que le sport avait donné à ses adeptes une écrasante supériorité, le jour où les Pouvoirs publics songent à organiser officiellement le travail du muscle, leur premier soin est d'exclure de cette organisation les seuls éléments qui ont obtenu des résultats aussi considérables ; c'est-à-dire les clubs sportifs.

[...] au premier geste de l'État, vous le voyez, il n'est plus question des clubs sportifs. Avec eux que personne jamais n'a songé à encourager sérieusement, on pratique le principe : « ôte-toi de là que je m'y mette ! » Dans toute la nouvelle organisation dont on nous menace, il n'est plus question de nos associations sportives, de nos milliers de clubs que pour les dépouiller<sup>10</sup>.

Henri Desgrange et ses collaborateurs auraient pu admettre qu'en temps de guerre, l'intervention de l'État soit nécessaire pour organiser rapidement et efficacement la préparation physique des futurs soldats que tous estiment indispensable. Ils la jugent au contraire contre-productive : au lieu d'encourager l'initiative privée, source de progrès, on uniformise et on impose des solutions archaïques. Les attaques visent nommément le Comité national des sports et le sénateur Henri Chéron, mais on peut imaginer que les militaires, qu'il est délicat de critiquer en temps de guerre, suscitent un rejet équivalent. C'est ce que suggèrent les discours sur l'« odieuse préparation militaire<sup>11</sup> » que l'on peut lire après 1918 : « Nous savons trop, nous autres, que lorsque l'armée se met à s'accaparer quelque chose, c'est la désolation<sup>12</sup>. »

---

9. Voir Saint-Martin Jean, *L'éducation physique à l'épreuve de la nation, 1918-1939*, Paris, Vuibert, 2005.

10. Desgrange Henri, « Encouragements officiels », *L'Auto*, 13 février 1917, p. 1.

11. « Les sports ont leur ministère – La première Interview de M. Gaston Vidal, sous-secrétaire de l'Enseignement technique », *L'Auto*, 19 janvier 1921, p. 1.

12. *Ibid.*

## Le serpent de mer de l'éducation physique obligatoire

Après la victoire de 1918, la régénération de la race devient un thème récurrent du discours politique sur l'éducation physique et la pratique des sports. Non seulement « la guerre, moissonneuse farouche, a affaibli la race jusque dans ses plus ultimes profondeurs<sup>13</sup> », mais les statistiques des conseils de révision d'après-guerre renforcent la peur d'une dégénérescence de la race : le taux de réformés croît en effet de façon importante et suscite des commentaires alarmistes. L'éducation physique et la pratique des sports apparaissent comme le meilleur moyen de lutter contre la déchéance physique et morale des jeunes générations. *L'Auto* reprend à son compte le discours dominant :

Devant cette décadence certaine qui guette la race française puisqu'elle commence à la classe qui sortait à peine de l'école quand la guerre survint, et qui ne peut que continuer avec les classes suivantes, puisque celles-ci furent encore plus défavorisées par les conditions de vie pendant la guerre, ne semble-t-il pas que l'éducation physique et les sports soient l'un des meilleurs remèdes que l'on puisse y apporter<sup>14</sup> ?

C'est dans ce contexte dominé par l'inquiétude qu'est débattu en 1920 et 1921 un projet de loi sur l'éducation physique et la préparation militaire obligatoire. Le quotidien sportif fustige la lenteur de la procédure : « Souhaitons que la Chambre [...] se dépêche [...], car la loi aura encore à retourner au Sénat. Elle a mis six mois, ne l'oublions pas, pour faire le seul trajet : Palais du Luxembourg – Palais Bourbon<sup>15</sup>. »

Le projet de loi adopté par les sénateurs ayant été amendé par les députés, il doit être à nouveau examiné par la Haute Assemblée. Le jour de l'ouverture des débats, *L'Auto* publie une longue tribune du docteur Ruffier qui pourfend le principe même d'une éducation physique nationale : « Couverts par une loi qui oblige les jeunes gens "à faire quelque chose", les bureaux, les offices, toutes les administrations qui proliféreront pour avoir l'honneur et le profit de l'appliquer, préten-

---

13. Paté Henry, « Pour un ministère de la Santé publique », *La vie au grand air*, 15 avril 1919, cité par Callède Jean-Paul, *Les politiques sportives en France au XX<sup>e</sup> siècle. Essai de sociologie historique*, Paris, Economica, 2000, p. 19-20.

14. Oger Marcel, « La race française dégénère... », *L'Auto*, 12 novembre 1920, p. 1.

15. « Éducation physique – La Chambre va discuter la loi sur l'éducation physique dans sa séance d'aujourd'hui », *L'Auto*, 22 mars 1921, p. 1.

dront imposer une organisation spéciale, un règlement particulier, une *méthode d'éducation physique*<sup>16</sup>. »

Au Sénat, le débat en deuxième lecture butte sur la question du financement des mesures prévues par la loi. Calculs faits, *L'Auto* s'engage contre le projet qu'il estime inapplicable : 150 millions seraient nécessaires pour que l'obligation soit effective, le gouvernement en prévoit 13. « Nous n'en voulons plus<sup>17</sup>... » conclut le quotidien sportif. Et après l'ajournement de la discussion de la loi, *L'Auto* titre : « Magistral Plongeon – La loi sur l'éducation physique est renvoyée en commission... pour ne pas dire aux calendes grecques<sup>18</sup> ! ». Mais le journal ne se satisfait pas pour autant du rejet du projet de loi. Et il rappelle régulièrement à ses lecteurs que la question demeure en suspens :

« L'éducation physique est obligatoire en Hongrie » [selon] les journaux. En France, elle n'est encore obligatoire qu'à la Chambre des députés qui a voté la loi, l'a envoyée au Sénat... et ne l'a plus revue<sup>19</sup>.

Les projets de loi tendant à rendre l'éducation physique obligatoire se succèdent au cours des années 1920 et 1930<sup>20</sup>. Aucun n'aboutit.

Le projet préparé dans les premiers mois du Front populaire suscite un nouvel espoir. *L'Auto* se félicite de la nouvelle<sup>21</sup> et Henri Desgrange prend fait et cause pour le nouveau projet<sup>22</sup>. Mais un désaccord entre Henri Sellier et Vincent Auriol, ministre des Finances, retarde son dépôt. Henri Desgrange s'en prend au ministre de la Santé publique, qu'il qualifie de « totalitaire M. Sellier<sup>23</sup> », coupable à ses yeux de ne

---

16. Docteur Ruffier, « Éducation physique », *L'Auto*, 24 novembre 1921, p. 3. Termes soulignés dans le texte.

17. « Éducation physique – La loi actuellement projetée par le Parlement est inapplicable », *L'Auto*, 27 novembre 1921, p. 1.

18. *L'Auto*, 30 novembre 1921, p. 1.

19. Entrefilet publié en première page de l'édition du 25 novembre 1926.

20. Marcel Spivak en a relevé une douzaine (*Éducation physique, sport et nationalisme en France de la fin du second empire au Front populaire : un aspect original de la défense nationale*, Thèse d'État ès lettres dirigée par Jean-Baptiste Duroselle, université Paris-I Panthéon-Sorbonne, 1983).

21. Oger Marcel, « La "révolution" sportive. Le projet du gouvernement sur l'obligation de l'éducation physique et de la préparation militaire annoncé par *L'Auto* a fait sensation », *L'Auto*, 18 septembre 1936, p. 1 et 4.

22. Desgrange Henri « D'un jour à l'autre – Presque toute la vie », *L'Auto*, 2 janvier 1937, p. 1-2.

23. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Rrran ! et Rran !... », *L'Auto*, 29 avril 1937, p. 1.

vouloir transiger sur rien. La situation restant bloquée, Marcel Oger adresse une supplique au président du Conseil : il lui demande d'instaurer l'obligation par décret, si le projet de loi ne peut être adopté avant les vacances<sup>24</sup>. Et, malgré la chute du ministère Blum, le spécialiste des questions d'éducation physique du quotidien ne perd pas espoir : « Souhaitons que l'on puisse le voter en temps utile, afin que ses articles soient applicables dans les écoles dès la rentrée prochaine<sup>25</sup>. »

La position de *L'Auto* a considérablement évolué depuis 1916 : le principe de l'obligation n'est plus contesté, et l'on reconnaît à l'État le droit et le devoir d'intervenir pour contribuer au redressement de la race.

### La taxe sur les spectacles et le droit des pauvres

En 1916 est créée une taxe d'État « sur les prix des places de théâtre, concert, cinématographe et autres lieux de spectacle<sup>26</sup> » qui vient s'ajouter au « droit des pauvres », perçu sur les recettes des spectacles publics au bénéfice de l'assistance publique. Les associations et fédérations sportives en sont exonérées en contrepartie de leur engagement dans la préparation physique des futurs conscrits.

Cette taxe ayant été instaurée pour la durée de la guerre, le Parlement adopte en 1920 une loi qui en confirme l'existence et les exemptions, notamment l'exonération des représentations organisées par des fédérations et des sociétés sportives « dont les recettes sont exclusivement réservées à leur propre fonctionnement, dans le but de contribuer au développement du sport, de l'éducation physique et de la préparation au service militaire<sup>27</sup> ». En revanche, les organisations de spectacles professionnels doivent l'acquitter.

Or, cette ligne de partage entre sport amateur (exonéré de la taxe) et sport professionnel (assujéti à la taxe) est régulièrement contestée : par les parlementaires, qui remettent en question, au moment de la discus-

---

24. Oger Marcel, « La loi qu'on attend. Supplique à M. Léon Blum président du Conseil », *L'Auto*, 11 juin 1937, p. 1

25. Oger Marcel, « Le prochain gouvernement – Il faudrait revenir au sous-secrétariat E.P. et sport », *L'Auto*, 22 juin 1937, p. 1 et 3 (en caractères gras dans le texte).

26. Loi du 30 décembre 1916 portant ouverture sur l'exercice 1917 des crédits provisoires applicables au premier semestre 1917 et autorisation de percevoir pendant la même période les impôts et revenus publics, *JORF – Lois et décrets*, 31 décembre 1916, p. 11210.

27. Loi du 25 juin 1920 portant création de nouvelles ressources fiscales, *JORF – Lois et décrets*, 26 juin 1920, p. 9002.

sion du budget notamment, le principe énoncé dans l'article 93 de la loi du 20 juin 1920 (qui reste la référence pour les milieux sportifs tout au long des années 1920 et 1930) ; par l'administration fiscale (chargée du recouvrement de la taxe sur les spectacles) et l'assistance publique (bénéficiaire du droit des pauvres), qui réclament aux fédérations et clubs sportifs amateurs des sommes parfois élevées. Les organisations sportives refusant de payer, l'affaire est portée devant les tribunaux et se termine à plusieurs reprises devant la Cour de cassation. Dans la plupart des cas, les clubs et les fédérations sont finalement exemptés de la taxe sur les spectacles et du droit des pauvres, mais au terme de péripéties parfois ubuesques. Il arrive cependant que la Cour de cassation rende un avis défavorable aux organisations sportives.

À chaque tentative du fisc, *L'Auto* prend fait et cause pour les associations ou les fédérations attaquées et manifeste bruyamment sa stupéfaction et son indignation. Les exemples d'acharnement de l'administration fiscale sur les organisations sportives sont soigneusement choisis, et les éléments à charge et à décharge présentés avec partialité. Le quotidien sportif s'empare de toutes les failles possibles. Ainsi, par exemple, en 1928, la chambre civile de la Cour de cassation appelée à statuer sur une action intentée par l'Assistance publique contre un club de football arrête : « Toute association sportive qui fait disputer des matches de football avec entrée payante est soumise au paiement du droit des pauvres quand les matches ont un caractère prédominant de spectacle et que les recettes ne sont pas exclusivement destinées au fonctionnement de l'association<sup>28</sup>. » *L'Auto* souligne la difficulté de distinguer les matches dont les recettes sont réparties entre l'association et des tiers de ceux dont les recettes servent au fonctionnement de l'association : « bien malin qui le saura<sup>29</sup> ! »

À la taxe sur les spectacles et au droit des pauvres s'ajoute, en mars 1932, au moment du vote de la loi de finances, la menace d'une taxe municipale sur les rencontres sportives organisées par les sociétés d'amateurs. *L'Auto* mobilise les milieux sportifs contre « l'article 12G » (numéro de l'article incriminé du projet de loi de finance) en répétant ce mot d'ordre : « dirigeants de sociétés, alertez vos sénateurs<sup>30</sup> ! » Il informe ses lecteurs que les organisateurs de spectacles sportifs professionnels de

---

28. « Le code et les sportifs – Une nouvelle jurisprudence », *L'Auto*, 18 novembre 1928, p. 1.

29. *Ibid.*

30. Notamment en première page des éditions du 22 et du 24 mars 1932.

la capitale se mobilisent contre les taxes « écrasantes<sup>31</sup> » et fait profession de foi : « Le mouvement, on le voit, est d'importance et *L'Auto* qui n'a cessé de lutter pour le dégrèvement partiel des spectacles sportifs professionnels et pour la suppression radicale de toute taxe sur les réunions d'amateurs, le soutiendra de toutes son énergie<sup>32</sup>. » Le journal se félicite de sa vigilance :

le projet de loi – le fameux article 12G de la loi de finance 1932 – que nous avons découvert – oh ! non par hasard, mais parce que nous recherchons dans chaque article de la loi de finance les traquenards tendus aux automobilistes – ce projet de loi a profondément ému le monde sportif<sup>33</sup>.

L'article ayant été adopté, le quotidien sportif se désole, tout en s'enorgueillissant de son action : « Le CNS, les fédérations, la presse sportive ont tout fait pour éviter aux sociétés ce calice amer. Ils sont demeurés impuissants devant la hâte du parlement de boucler le budget... » Le quotidien sportif ne désarme cependant pas. Des entrefilets publiés en première page entretiennent la mobilisation, jouant sur la proximité des élections législatives<sup>34</sup> : « Lorsque votre député vous dira : "dès que je serai réélu, je ferai l'impossible pour supprimer la taxe municipale sur les sociétés sportives..." Vous pourrez lui répondre qu'il aurait mieux fait de ne pas la voter. Car les députés l'ont votée avant les sénateurs<sup>35</sup> ! »

Parmi les revendications exposées par *L'Auto* à la veille des législatives de mai 1936, il en est une qui concerne les taxes : « Sur le sport français plane constamment la menace de taxes mortelles et l'élaboration de chaque budget laisse entrevoir des perspectives démoralisantes. En un mot, le sportif ne se sent plus du tout soutenu par l'État. [...] Si l'État était favorable au sport, il retiendrait ses percepteurs<sup>36</sup>. »

---

31. Olivier Paul, « Taxes et contributions – les spectacles sportifs professionnels sont aussi grevés de manière écrasante... », *L'Auto*, 23 mars 1932, p. 1.

32. *Ibid.*

33. Oger Marcel, « Le sport et le fisc – M. Cathala interviendra au Sénat lors de la discussion de l'article 12 G », *L'Auto*, 24 mars 1932, p. 1.

34. Les élections législatives se tiennent le 1<sup>er</sup> et le 8 mai 1932.

35. Entrefilet publié dans l'édition du 12 avril 1932, p. 1.

36. « Pour la race française – Le cahier de revendications de *L'Auto* – XV. Fisc, responsabilité civile, indifférence. Trois difficultés du sport français », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> mai 1936, p. 2.

Mais le feuilleton continue, avec ses victoires et ses défaites. Et, en janvier 1937, le Conseil d'État approuve le fisc qui demande au Red Star Olympique de payer la somme de 18 000 francs par an au motif qu'il emploie des joueurs professionnels. Le journal publie l'arrêt du Conseil d'État sous un titre provocateur : « "Amuseur public" – "Je suis un club amateur, déclare le Red Star – Non ! Un commerçant !" » rétorque le Conseil d'État<sup>37</sup> ».

La question resurgit durant la guerre. « Les contributions cherchent-elles dans le sport des bénéfices illusoire ? » interroge H. Thoreau en 1941<sup>38</sup>. En janvier 1942, Jacques Goddet critique la classification des spectacles assujettis aux taxes<sup>39</sup>. Si Marcel Oger informe ses lecteurs que le Commissariat a réussi à éviter une taxe municipale pour les amateurs<sup>40</sup>, le Commissariat général confirme la légalité d'une taxe de 1 % sur toutes les recettes, y compris les matchs amateurs<sup>41</sup>. *L'Auto* demande au Commissariat général de revoir la question avec le ministère des Finances.

Les tentatives répétées du gouvernement, des parlementaires, de l'administration pour changer la législation sur la taxe sur les spectacles et le droit des pauvres donnent au quotidien sportif l'occasion de se poser en défenseur des fédérations et clubs sportifs amateurs et – dès que les circonstances le permettent, comme en 1932 – des intérêts des organisateurs de rencontres professionnelles. Le journal dénonce (plus qu'il n'informe), prend parti (avec juste ce qu'il faut de mauvaise foi pour ne rien voir des pratiques d'une partie des grands clubs de rugby ou de football, pratiques dénoncées par ailleurs dans les colonnes du journal) et lance des mots d'ordre : les verbes se conjuguent alors à l'impératif.

L'argumentaire est simple et ne varie guère au fil des ans : l'exonération est revendiquée au nom du service rendu à la Nation ; le prélèvement de la taxe sur les spectacles et du droit des pauvres grève des ressources insuffisantes étant donné l'ampleur de la tâche ; toutes les dispositions intermédiaires sont inapplicables ; l'exonération pure et simple relève du bon sens. Elle serait de surcroît un signe de reconnaissance de

---

37. *L'Auto*, 29 janvier 1937, p. 1 et 4.

38. *L'Auto*, 28 mai 1941, p. 4.

39. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – On s'estime », *L'Auto*, 16 janvier 1942, p. 1.

40. Oger Marcel, « Une taxe municipale sur les spectacles avait été demandée pour les amateurs », *L'Auto*, 21 janvier 1942, p. 1.

41. O., « La taxe sur les transactions est légale d'après le C.G. », *L'Auto*, 10 mars 1942, p. 1.

la part des pouvoirs publics qui, sinon reprennent d'une main – sous la forme de la taxe sur les spectacles et du droit des pauvres – ce qu'ils ont donné de l'autre – sous forme de subventions.

Avec le feuilleton de la taxe sur les spectacles, *L'Auto* contribue à entretenir la méfiance des milieux sportifs vis-à-vis de l'administration, tracassière, et des hommes politiques, qui ne sont guère pressés d'accorder leurs actes à leur discours. Un parallèle peut être fait avec le discours sur la politique fiscale en matière d'automobile et de carburants. Les mêmes arguments sont mobilisés (l'intérêt national, l'incompréhension des pouvoirs publics, la rapacité du ministère des Finances, etc.), les mêmes moyens d'action (un des mots d'ordre des législatives de 1936 est : « votez automobile ! »).

### Le financement de l'éducation physique et des sports

La question du financement de l'éducation physique et des sports prend progressivement une importance qu'elle n'avait pas dans les premiers temps de la pratique sportive en France, lorsque les sportifs ne comptaient que sur leurs propres deniers et sur la générosité de quelques mécènes pour subvenir à leurs besoins. La question des terrains, celle des frais de déplacement et de tout ce qui touche au financement de l'activité ordinaire des groupements sportifs se pose en raison de la démocratisation de l'activité sportive : les pratiquants sont de moins en moins à même de supporter les dépenses occasionnées par leur pratique et, dans la mesure où elle n'est plus simplement une question d'agrément, mais de régénération de la race ou de prestige de la nation, on compte sur l'État pour se substituer au mécénat privé...

Au début des années 1920 encore, *L'Auto* rend compte sans passion des revirements de la politique budgétaire en matière d'éducation physique, de sports et de préparation militaire. Les auteurs (souvent anonymes) des dépêches informant (très sommairement) les lecteurs du journal des décisions prises par la Chambre ou le Sénat, sont cependant parfois ironiques et brocardent le peu d'intérêt des députés et sénateurs pour les questions d'éducation physique et de sports. Ainsi, lorsqu'en 1922 les sénateurs reviennent sur le relèvement des crédits alloués à l'éducation physique voté par la chambre, *L'Auto* regrette qu'en

deuxième lecture, « très aisément, nos députés ont pris leur parti de l'acte sénatorial et l'ont ratifié... presque sans discussion<sup>42</sup>. »

Les débats parlementaires sur le budget de l'éducation physique tournent, année après année, autour de cette querelle : qui, du ministère de l'Instruction publique ou du ministère de la Guerre, doit gérer l'éducation physique de la jeunesse non scolaire ? *L'Auto*, sans prendre ouvertement parti, penche de toute évidence en faveur d'une éducation physique affranchie de la préparation militaire, ce dont témoigne cet article au titre éloquent : « Aux frais de la princesse. Des carabines, des tireurs, des munitions. C'est à cela que servent les subventions accordées au titre de l'éducation physique et des sports<sup>43</sup> ! »

L'amendement déposé par Henry Paté lors de la discussion du budget pour 1926, tendant à transférer les crédits destinés aux subventions accordées aux fédérations et sociétés sportives du ministère de la Guerre au ministère de l'Instruction publique, voté à l'unanimité à la Chambre, est présenté comme une « petite révolution » : « un tel événement aura de profondes répercussions dans l'organisation de l'éducation physique en France<sup>44</sup>. » Mais la commission des finances du Sénat rétablit ces crédits au budget de la Guerre. « Il semble qu'aucun débat ne sera institué à la tribune sur cette question, et que dans ces conditions, la Chambre acceptera la décision du Sénat et reportera la réforme à l'année prochaine... ou à une autre<sup>45</sup>. »

Lors de la création du sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique en novembre 1928, Marcel Oger chiffre les besoins du nouveau département ministériel<sup>46</sup>. L'éducation physique dispose de huit millions au budget de la Guerre et d'un million et demi au budget de l'Instruction publique : le spécialiste des questions d'éducation physique du quotidien sportif estime la somme très insuffisante ; 30 à 40 millions seraient, de son point de vue, un minimum. C'est un des leitmotivs

---

42. « Le Budget au Parlement – La Chambre a suivi le Sénat », *L'Auto*, 2 janvier 1922, p. 3.

43. *L'Auto*, 10 décembre 1921, p. 1.

44. « Éducation physique – Une petite révolution – L'Instruction publique distribuera dorénavant les subventions sportives », *L'Auto*, 23 décembre 1925, p. 2.

45. « Les subventions – Les crédits d'éducation physique resteront au ministère de la Guerre », *L'Auto*, 15 avril 1926, p. 1.

46. Oger Marcel, « Le sport au gouvernement – M. Henry Paté doit résoudre sans tarder deux problèmes – 1° Un budget autonome et une augmentation immédiate de crédits. 2° La création de deux grands services d'éducation physique : à l'armée et dans l'enseignement », *L'Auto*, 16 novembre 1928, p. 1 et 4.

des années 1920 et 1930 : les sommes allouées au développement de l'éducation physique et des sports, et, en particulier, à la construction d'équipements sportifs, sont très en deçà de ce qui serait nécessaire. La France est en effet notoirement sous-équipée. En 1919 déjà, *L'Auto* se désole : « La France présente ce spectacle absolument invraisemblable d'être le seul pays civilisé au monde dans lequel il n'existe ni terrains de jeu officiels, ni stades de plein air, ni piscines, ni quoi que ce soit pour assurer la santé publique<sup>47</sup>. » Le recensement des installations sportives réalisé en 1929 à la demande d'Henry Paté le montre sans équivoque. La comparaison avec les pays voisins donne des arguments à *L'Auto* pour critiquer la situation de l'éducation physique et des sports en France. Il est certes prévu qu'une part des plans successifs « d'outillage national » soit réservée aux constructions sportives. Mais elle reste insuffisante. Et le cahier des revendications de *L'Auto*, publié à la veille des élections législatives de 1936 pointe du doigt l'insuffisance des crédits alloués à l'éducation physique (budget « INDIGNE d'une grande nation, d'un pays comme la FRANCE<sup>48</sup>. ») et la pénurie de terrains de sports (« LA FRANCE EST LA DERNIÈRE NATION CIVILISÉE QUI N'AIT PAS COMPRIS QUE CHAQUE COMMUNE – NOUS EN AVONS 38 355 – DEVRAIT AVOIR SON TERRAIN DE JEUX, DONT L'IMPORTANCE, LA SUPERFICIE, L'AMÉNAGEMENT SERAIENT VARIABLES<sup>49</sup> »).

La politique d'équipements sportifs annoncée par Léon Blum et Léo Lagrange est saluée par *L'Auto*. Mais les calculs de Marcel Oger montrent l'ampleur de la tâche... Un milliard serait nécessaire pour l'équipement du pays en terrains de jeux, gymnases et en installations intérieures des écoles<sup>50</sup>. Les déclarations d'intention n'ayant pas été suivies d'effet, Fernand Lomazzi dénonce « La grande pitié de notre jeunesse. Onze mille millions de grands travaux. Mais pas un sou pour le sport<sup>51</sup> ! » Certes, le lendemain, il tient des propos plus mesurés : s'il dé-

---

47. « Pst ! Pst ! Par ici, messieurs les députés ! », *L'Auto*, 11 janvier 1919, p. 1.

48. « Pour la race française – Le cahier de revendications de *L'Auto* – VI. Le ridicule budget de l'éducation physique », *L'Auto*, 22 avril 1936, p. 2. Les caractères sont en majuscule dans le texte.

49. « Pour la race française – Le cahier de revendications de *L'Auto* – X. Stades et terrains de sport », *L'Auto*, 26 avril 1936, p. 2. Les caractères sont en majuscule dans le texte.

50. Oger Marcel, « Avant la discussion au Parlement – 1 000 000 000 de francs. Tel est le crédit qu'il faudrait envisager pour rendre l'éducation physique obligatoire... Que va dire le ministère des Finances ? », *L'Auto*, 16 décembre 1936, p. 1.

51. *L'Auto*, 25 mai 1938, p. 1.

plore « Le mutisme du rapport général au Président de la République<sup>52</sup> », il informe ses lecteurs que « “Les sports ne seront pas oubliés” telle est la promesse de M. Jean Zay. Elle a été formulée hier au représentant de *L'Auto*<sup>53</sup> ». Mais les crédits alloués à l'éducation physique et aux sports restent insuffisants et Henri Desgrange interpelle Jean Zay : « Comment voulez que nous ayons confiance en vous, qui devriez être notre défenseur naturel, quand sur les 4 milliards de votre budget de l'Éducation nationale, vous osez nous apporter 45 millions, pas beaucoup plus de 1%<sup>54</sup> ? »

La question est reposée rapidement après l'armistice de juin 1940 : Jean Borotra annonce son objectif de créer 50 000 terrains de sports<sup>55</sup>. Marcel Oger reprend son estimation de 1936 : « un milliard pour la race<sup>56</sup> ».

### La Charte des sports et le sport professionnel

Afin de mettre la pratique de l'éducation physique et des sports au service du redressement national, le gouvernement de Vichy s'engage dès juillet 1940 dans une réforme du sport français qui introduit de profonds changements dans son organisation. Les grandes lignes de la Charte des sports<sup>57</sup> et de la doctrine nationale de l'éducation physique et des sports<sup>58</sup> sont présentées sur un ton très neutre par Marcel Oger, de même que le bilan des six premiers mois d'activités du commissariat général de l'EGS<sup>59</sup>. En revanche, lors de la publication de la Charte des sports en avril 1941, Marcel Oger tient un discours qui tranche sur le

---

52. Lomazzi Fernand, « Le mutisme du rapport général au Président de la République. “Les sports ne seront pas oubliés” telle est la promesse de M. Jean Zay. Elle a été formulée hier au représentant de *L'Auto* », *L'Auto*, 26 mai 1938, p. 1 et 5.

53. *Ibid.*

54. Desgrange Henri, « D'une année à l'autre – Dommage, MONSIEUR LE MINISTRE », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> janvier 1939, p. 2.

55. P. G., « M. Jean Borotra a parlé aux sportifs de France », *L'Auto*, 8 septembre 1940, p. 1-2.

56. Oger Marcel, « IL FAUT Y PENSER... UN MILLIARD POUR LA RACE », *L'Auto*, 17 septembre 1940, p. 2.

57. Oger Marcel, « La Charte des sports serait imminente... », *L'Auto*, 21 décembre 1940, p. 1.

58. Oger Marcel, « La doctrine nationale de l'éducation physique et des sports serait largement diffusée en janvier... », *L'Auto*, 27 décembre 1940, p. 1.

59. Oger Marcel, « Un discours de M. Jean Borotra : bilan de six mois de travail », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> janvier 1941, p. 1 et 5.

point de vue traditionnellement défendu par le quotidien sportif : la défense de l'initiative privée :

A la vérité, le sport qui avait jusqu'ici vécu de l'initiative privée et sous le régime de la *liberté totale* passe aujourd'hui sous le régime de LIBERTÉ CONTRÔLÉE, sans qu'il soit FONCTIONNARISÉ. C'est une révolution en ce qui concerne nos anciennes habitudes – habitudes qui n'avaient été prises qu'à raison de la carence successive des gouvernements qui s'étaient succédés au pouvoir depuis près de 50 ans<sup>60</sup>.

Sans doute est-il alors de bon ton de jeter l'opprobre sur la République... Mais Marcel Oger prend fait et cause : « A cette nouvelle organisation sportive, il faut faire confiance<sup>61</sup>. » Une certaine réserve reste cependant de mise. Tout est dans le style : « On a la Charte : ce n'est pas mal<sup>62</sup> », écrit Jacque Goddet quelques jours plus tard. « Les principes d'organisation qu'apporte la Charte du sport ne sont pas contestables dans leur ensemble<sup>63</sup>. » Magie de l'antiphrase. Il conclut : « Bien choisir les hommes ! C'est la plus grosse difficulté que Jean Borotra, la Charte dans sa poche, ait à surmonter<sup>64</sup>. »

*L'Auto* tient donc un discours favorable à la refondation du sport engagée par l'État français, sauf sur un point : la suppression du sport professionnel. En juillet 1940, Jacques Goddet interpelle familièrement Jean Ybarnégaray, ministre de la Jeunesse et de la Famille, mais aussi sportif émérite et président historique de la Fédération française de pelote basque : « Vous êtes l'ami de Chiquito et l'admirateur de Jean Urruti. Alors "Ybar" ne reniez pas le professionnalisme<sup>65</sup> ! » Il rappelle ensuite le « dogme » du journal concernant le rôle de l'État en matière d'éducation physique et de sport : « l'ingérence de l'État doit être totale pour tout ce qui participe à la mise en valeur de l'homme, tandis qu'elle ne doit pas dépasser un large contrôle moral pour tout ce qui touche à la mise en valeur de l'athlète<sup>66</sup>. » En d'autres termes, l'État n'a

---

60. Oger Marcel, « La Charte des Sports est officielle... », *L'Auto*, 9 avril 1941, p. 1-2. Mots en italiques et en majuscule dans le texte.

61. *Ibid.*

62. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Les hommes et leurs responsabilités », *L'Auto*, 11 avril 1941, p. 1.

63. *Ibid.*

64. *Ibid.*

65. *L'Auto*, 26 juillet 1940, p. 1.

66. Goddet Jacques, « Vous êtes l'ami de Chiquito et l'admirateur de Jean Urruti. Alors

pas à se mêler du spectacle sportif professionnel qui constitue le fonds de commerce du quotidien sportif. « Qu'on laisse, comme aux couronnés de la pédale, la paix aux joueurs "rétribués" de M. Delaunay et à quelques rares boxeurs, pelotaris ou autres jeunes gens qui "font recette" et dont il n'est pas mauvais de montrer le talent au public, étant entendu qu'on mettra de l'ordre dans leurs petites affaires<sup>67</sup>. »

Et si de juillet 1940 à avril 1942, *L'Auto* soutient la politique scolaire de Jean Borotra, publiant même une enquête sur la négligence des parents envers l'éducation physique<sup>68</sup> et adressant une « Supplique à M. Jean Borotra – Attention aux écoliers désœuvrés<sup>69</sup> ! », saluant la création du Collège d'athlètes d'Antibes, la création d'une épreuve d'éducation physique au baccalauréat, etc., la question du sport professionnel constitue une pomme de discorde savamment entretenue par des articles et des entrefilets réguliers : « supprimer les footballeurs professionnels ? Mais par quoi les remplacer<sup>70</sup> ? »

La décision du commissariat général de l'EGS de supprimer le professionnalisme dans un délai de trois ans pour le cyclisme, le football, la boxe et la pelote basque et immédiatement pour les autres sports est annoncée sur un ton où perce ici et là un peu d'ironie : les conclusions du Comité d'études du professionnalisme sont exposées dans la salle où les ministres successifs en charge de l'EP et des sports présentèrent des « programmes jamais appliqués<sup>71</sup> » ; « Nous ne sommes pas superstitieux : ne touchons pas au bois de la table, mais écoutons<sup>72</sup>... »

Tel est le principal point d'achoppement entre le quotidien sportif et le commissariat général de l'EGS, source de tensions qui s'aggravent après avril 1942. Le journal entretient en effet la querelle en mettant en doute la pureté des amateurs du championnat de football (« Viendra vite le moment où l'on se disputera dur cette pièce rare, l'amateur capable de tenir le train du championnat national. Alors nous craignons pour la blancheur de son hermine<sup>73</sup>... »), en affirmant que « le football français

---

« Ybar » ne reniez pas le professionnalisme », *L'Auto*, 26 juillet 1940, p. 1.

67. Goddet Jacques, « Attention ! "Ybar" tournant dangereux ! », *L'Auto*, 26 juillet 1940, p. 2.

68. Peters Georges, « Comment entendez-vous l'éducation de vos enfants », *L'Auto*, 4 et 5 décembre 1940.

69. Oger Marcel, *L'Auto*, 6 décembre 1940, p. 1.

70. Gosset Pierre, *L'Auto*, 30 juillet 1940, p. 2.

71. Oger Marcel, « Retour aux temps héroïques... », *L'Auto*, 5 octobre 1940, p. 2.

72. *Ibid.*

73. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Si tout le monde est content ! », *L'Auto*,

glisse vers la médiocrité<sup>74</sup> » et en ironisant sur l'impossible respect des règles de l'amateurisme intégral<sup>75</sup>. Dès qu'une mesure prise par le Commissaire général touche la question de près ou de loin, le quotidien sportif ne cache pas son opposition, le plus souvent en exprimant son scepticisme. Ainsi, par exemple, lorsque Jean Borotra annonce l'instauration du « serment de l'athlète », Jacques Goddet conclut : « Ne prenons point le serment pour une garantie suffisante<sup>76</sup>. » Et les tentatives successives de réforme du football professionnel ne convainquent pas : « M. Dancausse accuse implicitement les joueurs d'un manque de flamme et d'assiduité – tiens, tiens... – les entraîneurs d'incompétence, les directeurs sportifs de nonchalance. Faut-il rappeler combien nous redoutions il y a un an les effets de la fonctionnarisation du football professionnel français<sup>77</sup> ? »

Les rapports entre Jacques Goddet et Jean Borotra, qui pourtant se connaissent de longue date<sup>78</sup> s'en trouvent gravement affectés<sup>79</sup>. De ce conflit avec le commissariat général à l'EGS, qui aurait entraîné à deux reprises une interdiction de paraître<sup>80</sup>, Jacques May et Jacques Goddet tireront un argument pour défendre leur journal à la Libération<sup>81</sup> ; en vain.

---

24 septembre 1942, p. 1.

74. Ryswick Jacques, « en Z.N.O. comme en Z.O., le football français glisse vers la médiocrité », *L'Auto*, 22 octobre 1942, p. 1.

75. Articles de Goddet Jacques : « D'un jour à l'autre – Athlètes ou fonctionnaires », *L'Auto*, 20 septembre 1940, p. 1 ; « Moniteurs ou athlètes », *L'Auto*, 13 juin 1941, p. 1 ; « D'un jour à l'autre – La vraie défense de l'amateurisme », *L'Auto*, 17 mars 1942, p. 1 ; « D'un jour à l'autre – Amateurisme à la mode de 1943 », *L'Auto*, 25 février 1943, p. 1 ; « D'un jour à l'autre – Course de primes », *L'Auto*, 18 mars 1944, p. 1.

76. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Sur l'honneur », *L'Auto*, 7 octobre 1940, p. 1.

77. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Le sport ne peut être qu'émulation », *L'Auto*, 6 juin 1944, p. 1.

78. Les familles Goddet et Borotra sont en effet très liées : les Goddet se sont réfugiés chez les Borotra durant la Première Guerre mondiale, et Jean Borotra, élève à Polytechnique, est accueilli à Paris par la famille Goddet. Voir notamment Jacques Marchand, *Jacques Goddet, journaliste d'abord*, Anglet, Atlantica, 2002.

79. Voir chapitre premier, « Une entreprise de presse dans la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle », par Benoît Caritey et Gilles Montéremal.

80. Quatre jours en septembre 1941 et huit jours en juillet 1943 selon May Jacques et Goddet Jacques, *Rapport sur L'Auto, sa constitution, son activité, son rôle durant les cinq dernières années (1939-1944)*, document dactylographié, 1944.

81. *Ibid.*

## **Les avatars d'une administration de l'Éducation physique et des sports vus par *L'Auto***

L'implication de l'État dans l'organisation de la pratique des sports et de l'éducation physique est classiquement appréciée à l'aune de la mise en place d'une administration spécifique : service provisoire à l'Instruction publique, haut-commissariat à la Guerre, sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique, commissariat à l'Éducation générale et aux Sports... *L'Auto* tient ses lecteurs informés des différentes étapes de cette lente construction, se réjouit des avancées, se désole des retours en arrière, s'agace des lenteurs et des incohérences...

### **Un Office national de l'éducation physique et des sports ?**

Jusqu'à la Première Guerre mondiale, il est admis – non sans une part de résignation – que l'État n'intervienne pas dans l'organisation du sport. Tout au plus, Henri Desgrange se permet-il en janvier 1913 de demander à Raymond Poincaré, nouvellement élu à la présidence de la République, d'accorder de temps à autre « l'encouragement de sa présence » à « la France de demain<sup>82</sup> », celle qui s'exerce sur les terrains de sports, les routes et les fleuves, et dans les bois.

La Grande Guerre a montré combien une politique de développement de l'éducation physique et de la pratique des sports était nécessaire. Et s'il semble alors logique de confier à l'armée le soin de coordonner cette politique (ce qu'Henri Desgrange n'approuve pas, comme on l'a vu), une fois la paix revenue, le quotidien sportif préconise d'autres solutions.

À partir des années 1920, une administration dédiée à la gestion des questions d'éducation physique, de sports et de préparation militaire, qui empiète sur les prérogatives que le ministère de la Guerre tente de conserver, est progressivement mise en place : en janvier 1921, Gaston Vidal, sous-secrétaire de l'Enseignement technique dans le ministère Briand, obtient que ses compétences soient élargies à l'éducation physique et aux sports ; en juillet 1921, Henry Paté est nommé haut-commissaire à la Guerre, chargé de l'Éducation physique. S'y ajoute la « propagande sportive à l'étranger », confiée au ministère des Affaires étrangères. L'intervention de l'État dans le domaine de la

---

82. Desgrange Henri, « Allo ! Allo ! – Humble pétition », *L'Auto*, 23 janvier 1913, p. 1.

préparation militaire, de l'éducation physique et des sports relève alors de trois départements ministériels, ce qui entraîne quelques confusions et tensions que Jean Ybarnégaray, député des Basses-Pyrénées, évoque au détour d'une question au gouvernement sur l'organisation des Jeux de Paris<sup>83</sup>, et que *L'Auto* prend le temps de rapporter par le détail : « nous ne voudrions tout de même pas passer sous silence quelques incursions de M. Ybarnégaray dans les plates-bandes du sport français. [...] Une chose le frappe, c'est que beaucoup de ministères s'occupent de l'éducation physique<sup>84</sup>. »

Ces difficultés sont partiellement surmontées en octobre 1925, lorsque Paul Bénazet, successeur d'Henry Paté au commissariat général de l'Éducation physique, devint également sous-secrétaire d'État à l'Enseignement technique : les deux services dépendant de deux ministères concurrents sont placés sous l'autorité d'un seul homme. S'ouvre alors une (courte) période de stabilité pour l'éducation physique : Paul Bénazet reste à son poste sous quatre ministères successifs. Lorsqu'il est remplacé au sous-secrétariat d'État de l'Enseignement technique par Pierre Rameil en juin 1926, le haut-commissariat à la Guerre est de fait supprimé. Et, en juillet 1926, Raymond Poincaré constitue un gouvernement dans lequel tous les sous-secrétariats d'État sont supprimés. Les services de l'éducation physique sont alors rattachés au ministère de la Guerre.

Dans ce contexte dominé par la dispersion, l'indécision et l'instabilité, *L'Auto* place ses espoirs dans la création d'un Office national de l'éducation physique et des sports, dont le projet est formé dès 1919. La commission d'éducation physique créée sous l'égide du ministère de l'Hygiène rend en mars 1920 un rapport en ce sens<sup>85</sup>. Un projet de loi visant à la création d'un Office national de l'EP et des sports, « établissement public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière » dont le rôle « consiste à prendre ou à provoquer toute mesure jugée nécessaire ou opportune pour assurer la diffusion de l'éducation physique et la pratique des sports » est présenté à la chambre par le gouvernement<sup>86</sup>. Le projet emporte l'adhésion des milieux sportifs et suscite des espoirs dont *L'Auto* se fait l'écho : « Le travail de constitution pourra être

---

83. « On va aboutir – Hier à la chambre M. Ybarnégaray reçut les promesses du gouvernement », *L'Auto*, 9 mars 1922, p. 1.

84. *Ibid.*

85. *Le Figaro* du 13 mars 1920, p. 4.

86. *JORF - Débats parlementaires - Chambre des députés*, 24 juillet 1920, p. 3118.

fait quelques semaines après le dépôt du projet de loi, car il est probable que nous n'aurons aucune difficulté du côté du Parlement<sup>87</sup>. »

Rapidement adopté par les députés, le projet tarde à être présenté aux sénateurs. Le journal s'inquiète (« Et l'Office national des sports ?<sup>88</sup> »), puis fait preuve d'un optimisme visant sans doute à peser sur la décision des sénateurs : « En tout cas, le certain à l'heure actuelle, c'est que le Sénat va discuter très prochainement – et voter sans doute – la création de l'Office national des sports<sup>89</sup>. » Le renvoi en commission de la loi sur l'EP obligatoire entraîne le renvoi *sine die* du projet de création de l'ONS. *L'Auto* attend d'Henry Paté, alors haut-commissaire de l'Éducation physique au ministère de la Guerre, qu'il ne renonce pas : « Plus que jamais, il s'attachera à faire triompher l'Office national des sports. L'utilité de celui-ci, après les incidents des deux derniers jours, n'est plus contestable et ne sera plus, nous l'espérons, contestée<sup>90</sup>. »

Le projet est relancé en août 1922 par Gaston Vidal, qui voit dans l'ONEPS un grand conseil des fédérations (à l'exemple de l'Office national du tourisme), qui fonctionnerait sans empiéter sur les attributions du ministère de l'Instruction publique et du ministère de la Guerre. Paul Bénazet, nommé haut-commissaire à l'Éducation physique en juin 1924, reprend le projet à son compte, sans plus de succès toutefois que son prédécesseur.

La création d'un Office national de l'éducation physique et des sports est présentée ainsi comme un remède à la valse des ministères, chaque remaniement ministériel laissant redouter la disparition du haut-commissariat à l'EP et mettant en péril la continuité de l'action gouvernementale dans le domaine de l'EP et des sports. Certes, pour Robert Guérin :

Créer l'Office national des sports est chose impossible. On se demande même à quoi cela servirait maintenant que sont réunies dans

---

87. « Athlétisme – L'Office national des sports aura ses 12 millions », *L'Auto*, 29 juin 1920, p. 1.

88. *L'Auto*, 20 janvier 1921, p. 1.

89. « Ni sous-secrétariat, ni commissariat ? », *L'Auto*, Entrefilet au milieu de la première page de l'édition du 23 janvier 1921.

90. « Une fausse alerte – M. Henry Paté reste à son poste à la demande de tout le ministère », *L'Auto*, 17 janvier 1922, p. 1. Les « incidents » auxquels l'article fait allusion concernent l'annonce de la suppression des hauts commissariats (dont le haut-commissariat aux sports) à l'occasion du changement de gouvernement.

la même main les œuvres d'encouragement à l'éducation physique et sportive scolaire et post scolaire. Et voyez les complications. Cet office deviendrait forcément un organisme politique. A chaque ministère, le titulaire changerait. Il serait rouge, extra rouge, ultra violet, blanc, bleu, tricolore, infra rouge, que sais-je<sup>91</sup> !

Son point de vue tranche sur celui qui prévaut dans les colonnes du journal. La plupart du temps, l'éventualité de la création d'un Office national des sports est évoquée sur un ton mesuré. Les rédacteurs ne se prononcent pas ; ils se contentent tout au plus de souhaiter et d'espérer, mais en rappelant à intervalles réguliers la situation du projet de création d'un Office national des sports, le quotidien sportif entretient l'impatience des milieux sportifs. Avec la création du sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique en novembre 1928, l'Office national des sports perd sa raison d'être.

### Grandeurs et misères du sous-secrétariat d'État de l'EP<sup>92</sup>

La naissance de ce nouveau département ministériel est saluée par Marcel Oger avec une réserve calculée : phrases courtes, termes mesurés : « une date... » ; « un fait notable ». Certes, « Henry Paté est des nôtres ». Mais « la tâche qui l'attend est immense<sup>93</sup>. » « L'important, aujourd'hui, c'est que l'organisme soit<sup>94</sup>. » Seule la mise en page souligne l'importance de l'événement (deux colonnes en première page sous les portraits des deux nommés : Henry Paté et Laurent Eynac<sup>95</sup>).

Ce département ministériel nouveau connaît bien des vicissitudes au cours des années 1930 : suppressions, valse des titulaires, rattachements ministériels fluctuants... *L'Auto* se lance dans une campagne de protestation contre la difficulté de l'éducation physique et des sports à trouver leur juste place dans le découpage des départements ministériels. Le thème réapparaît à l'occasion de la plupart des changements de gouver-

---

91. R. G., « Bravo ! Frantz-Reichel fonctionnaire », *L'Auto*, 6 novembre 1925, p. 1.

92. Nous empruntons la formule à Marcel Oger.

93. Oger Marcel, « Une date... – Un sous-secrétariat d'État à l'Éducation physique est créé et confié à M. Henry Paté – M. Laurent Eynac toujours ministre de l'Air », *L'Auto*, 12 novembre 1928, p. 1.

94. *Ibid.*

95. Sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique.

nement (fréquents, il est vrai, au cours de cette période) ; les arguments du quotidien sportif se précisent et s'affinent.

À plusieurs reprises au cours des années 1930, le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique est supprimé. À chaque fois, *L'Auto* ne se contente pas seulement d'informer ses lecteurs.

La volonté de supprimer le sous-secrétariat d'État de l'EP en décembre 1930 est d'autant plus mal accueillie que, selon la rumeur, il était envisagé de l'ériger en ministère. Henri Desgrange se déchaîne :

Adolphe Chéron est [...] un humoriste, parce qu'il n'a jamais pu croire sérieusement que nos parlementaires transformeraient en ministère le sous-secrétariat d'Éducation physique. [...]

Donc, nous avons maintenant pour veiller sur nous un sous-secrétaire d'État à l'Enseignement technique, avec succursale d'éducation physique, le tout rattaché au ministère de l'Instruction publique, ce qui implique que nous allons charger tous nos dossiers, toutes nos archives, tous nos ballots (sans jeu de mots) et les transporter à l'Instruction publique. C'est excellent pour la santé<sup>96</sup>.

Les péripéties des jours suivants ne contribuent en rien à apaiser les esprits. Le 15 décembre, il apparaît que le décret officialisant la nomination de Frédéric Brunet au sous-secrétariat d'État de l'Enseignement technique ne mentionne pas ses attributions en matière d'éducation physique. L'article, laconique, est illustré par un dessin humoristique représentant un lecteur de *L'Auto* qui prend un coup de maillet sur la tête<sup>97</sup> : tel est sans doute l'effet que la nouvelle doit lui faire.

En janvier 1933, Édouard Daladier forme un ministère sans sous-secrétariat d'État. Il a supprimé le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique sans consulter personne, répète Marcel Oger : « Tel fut son bon plaisir, plutôt tel fut le fruit de son ignorance absolue des besoins du pays<sup>98</sup>. » Pour mieux souligner combien cette décision relève du fait du prince, Marcel Oger ajoute que Philippe Marcombes, alors titulaire du poste, a appris cette suppression par la TSF, et les fonc-

---

96. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Qui s'balade... Qui s'balade... », *L'Auto*, 14 décembre 1930, p. 1.

97. « Une singulière omission – Nous sommes sans sous-secrétariat d'État à l'Éducation physique... Mais ce n'est que pour deux jours », *L'Auto*, 15 décembre 1930, p. 1.

98. Oger Marcel, « M. Edouard Daladier a supprimé hier le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> février 1933, p. 1.

tionnaires du sous-secrétariat par les journaux. Comme en février 1932, le journal relaie les réactions des présidents des fédérations sportives : incompréhension, réprobation, protestations du Comité national des sports et du groupe parlementaire de l'éducation physique et des sports.

Le 2 février 1933, *L'Auto* publie sous le titre « D'un an à l'autre », le texte d'un article signé par Henri Desgrange publié le 22 février 1932 dans la rubrique « D'un jour à l'autre » : il suffit de changer les noms et les dates ; le texte écrit un an plus tôt rend parfaitement compte de la situation présente ; les lecteurs « tireront eux-mêmes la conclusion de ce "D'un an à l'autre" qui prouve plus que jamais que les hommes politiques se succèdent au pouvoir, mais continuent à nous traiter avec la même désinvolture<sup>99</sup>. »

En avril 1938, la formation du ministère Daladier donne à *L'Auto* une ultime occasion de fustiger les incessants changements de tutelle et de titulaires de l'éducation physique et des sports. Marcel Oger dénonce « l'incompréhension des chefs<sup>100</sup> » et conclut son réquisitoire en ces termes : « Pas très gai, à un moment où, dans le monde, tous les vrais chefs d'État se penchent vers la formation physique et virile des jeunes dont ils sont responsables<sup>101</sup>. »

## La valse des titulaires

Au cours des années 1920 et 1930, l'éducation physique et les sports sont passés entre les mains de 22 responsables ministériels. Le plus éphémère reste 29 jours en poste... Cette valse des titulaires agace et désole.

En juin 1932, le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique échoit à Philippe Marcombes. « Le dosage des portefeuilles entre les différents groupes de la nouvelle majorité n'a pas permis au Président du Conseil de maintenir à M. Morinaud l'offre qu'il lui fit au début de l'autre nuit<sup>102</sup>. » Lors de la formation du ministère Paul-Boncour en décembre 1932, Marcel Oger le répète : « [...] les jeux de la politique ne permettent point toujours aux hommes de gouvernement de rester à la

---

99. NDLR, « D'un an à l'autre », *L'Auto*, 2 février 1933, p. 1.

100. Oger Marcel, « L'incompréhension des chefs – Nouveau gouvernement et plus de sous secrétariat d'État à l'Éducation physique et aux Sports », *L'Auto*, 11 avril 1938, p. 2.

101. *Ibid.*

102. « M. Philippe Marcombes est nommé sous-secrétaire d'État de l'Éducation physique », *L'Auto*, 5 juin 1932, p. 1.

place où ils ont fait leurs preuves<sup>103</sup>. » Le quotidien sportif souligne le fait que le choix d'un sous-secrétaire d'État ne dépend pas de ses compétences, mais des inévitables négociations préalables à la constitution d'un gouvernement.

En octobre 1933, le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique est rétabli et confié à Victor Le Gorgeu. « C'est un peu le lot des sportifs que d'essayer au sous-secrétariat d'État des parlementaires qu'ils connaissent peu<sup>104</sup>. » Gaston Vidal et Henry Paté faisaient figure d'exception, tout comme Adolphe Chéron, nommé sous-secrétaire d'État de l'Éducation physique en novembre 1933 : « Quelqu'un du bâtiment<sup>105</sup> ! » titre le quotidien sportif pour annoncer sa nomination, une façon de souligner le caractère exceptionnel et peut-être inespéré de sa nomination (le nom d'Adolphe Chéron avait souvent été avancé lors des changements de gouvernement précédents). Une satisfaction de courte durée puisqu'il ne reste à ce poste que trois mois, et est remplacé par André Lorgéré, inconnu des milieux sportifs, ce qui donne à *L'Auto* une nouvelle occasion de fustiger la valse des sous-secrétaires :

La composition du nouveau ministère nous déçoit parce qu'une fois de plus, on change le chef des sportifs [...] sans consulter les organismes qui dirigent le sport en France.

Et quelle instabilité des personnes ne connaissons-nous pas depuis vingt mois ; M. Marcombes, puis M. Ducos, puis M. Le Gorgeu, puis M. Adolphe Chéron ; aujourd'hui M. Lorgéré ! A qui le tour ? Messieurs, inscrivez-vous, il y a de la place pour tout le monde : la tâche est aisée<sup>106</sup> !

---

103. Oger Marcel, « Sport et Parlement – M. Marcombes reste à l'Éducation physique et MM. Painlevé et Bernier à l'Air, dans le ministère formé, hier, par M. Paul-Boncour », *L'Auto*, 19 décembre 1932, p. 1.

104. « La crise est terminée – M. Albert Sarraut a constitué cette nuit son premier ministère », *L'Auto*, 27 octobre 1933, p. 1-2.

105. Oger Marcel, « Quelqu'un du bâtiment ! – Le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique est confié à M. Adolphe Chéron, député de la Seine », *L'Auto*, 28 novembre 1933, p. 1-2.

106. Oger Marcel, « La crise ministérielle est terminée – M. Daladier a maintenu le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique qu'il confie à M. Lorgéré », *L'Auto*, 31 janvier 1934, p. 1-2.

Et lorsqu'en novembre 1934, Henri Queuille remplace Louis Marin au ministère de la Santé publique dont dépendent l'éducation physique et les sports, Henri Desgrange ironise :

[...] les sportifs sont devenus la propriété de M. Queuille qui faisait profession jusque-là, d'être ministre de l'Agriculture. [...] Il s'intéressera donc à nous, tout comme l'ont fait ses prédécesseurs ; il découvrira en nous une race imprévue : celle des bipèdes qui ne vont pas prendre leurs inspirations politiques chez le bistrot ; il s'y passionnera, ce qui nous donnera la double occasion et de souhaiter qu'il conserve longtemps son portefeuille, et de le regretter lorsque les justes lois de la politique l'enverront au ministère des Colonies ou au ministère de la Marine fluviale<sup>107</sup>.

En juin 1935, Ernest Lafont remplace Henri Queuille ; il est remplacé en janvier 1936 par Louis Nicolle :

N'épiloguons pas ; la politique nous a habitués à cette cascade des noms, à tel point que malin qui saurait réciter par cœur la liste de ceux qui ont eu la tâche de présider aux destinées de l'éducation physique et sportive de la nation française depuis vingt ans. Souhaitons-lui de demeurer longtemps parmi nous, car nous avons l'expérience de ses prédécesseurs qui tous, tous sans exception, ont affirmé que le problème de l'éducation physique et sportive était un des plus importants qui soient, mais à peu près au moment même où, le connaissant, une tornade politique leur apportait... un successeur<sup>108</sup>.

En janvier 1938, à l'occasion de la formation du ministère Chautemps, le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique échoit à Léon Courson. Marcel Oger adopte un ton désabusé :

M. Léon Courson fait ses premières armes au gouvernement en passant par l'éducation physique. Ce département ministériel n'a pas beaucoup rapporté en avancement gouvernemental à ceux qui, avant lui, l'ont détenu. Il n'est pour s'en rendre compte que de parcourir la

---

107. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Quelle joie ! », *L'Auto*, 10 novembre 1934, p. 1.

108. Oger Marcel, « La politique et les sports – M. Albert Sarraut a formé son gouvernement », *L'Auto*, 25 janvier 1936, p. 1-2.

liste des 20 ou 25 chefs des sports que nous avons connus depuis 1921. Ce n'est pas une raison pour que M. Courson se décourage. Les sportifs lui souhaitent la bienvenue parmi eux<sup>109</sup>.

En avril 1938, dans une chronique au titre édifiant (« Le ridicule ne tue pas »), Henri Desgrange défend une dernière fois l'idée que le titulaire du département de l'éducation physique devrait être choisi, non pour sa couleur politique, mais pour sa compétence et la qualité de ses relations avec le monde sportif : « Aux ministres dont les départements n'ont pas de signification politique, on pourrait assurer une continuité de fonction qui leur permettrait de faire œuvre utile<sup>110</sup>. »

### Les changements de tutelle

En même temps que les titulaires du portefeuille, les tutelles ministérielles de l'éducation physique changent. L'EP et les sports ont successivement relevé des attributions du ministère de la Guerre, du ministère de l'Instruction publique, du ministère des Affaires étrangères, du ministère de la Santé publique, de la présidence du Conseil... La question du rattachement du département ministériel chargé de l'éducation physique et des sports est loin d'être tranchée. En juin 1925, un projet de création d'un sous-secrétariat d'État de la Santé publique qui incorporerait les sports et l'éducation physique est déposé devant le parlement. L'information délivrée par Marcel Oger le 11 juin est commentée le lendemain par Henri Desgrange, particulièrement mordant : « Jadis les automobiles, aux expositions étaient classées dans la section de la chaudronnerie ; pourquoi ne serions-nous pas classés dans la section de l'assainissement des eaux de vaisselle<sup>111</sup> ? »

C'est un discours que l'on retrouve à plusieurs reprises sous la plume du directeur de *L'Auto*. En décembre 1930, au moment où Theodore Steeg envisage de supprimer le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique, le directeur de *L'Auto* ironise :

---

109. Oger Marcel, « M. Chautemps a constitué à 22 heures son ministère... – Nous avons un nouveau chef des sports : M. Léon Courson », *L'Auto*, 19 janvier 1938, p. 1.

110. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Le ridicule ne tue pas », *L'Auto*, 10 avril 1938, p. 2.

111. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Alors, y a bon », *L'Auto*, 12 juin 1925, p. 1.

Je m'étais flatté que nous ferions peut-être partie du ministère des Colonies. Quelque rêve ambitieux, je le reconnais, m'avait fait entrevoir que nous pourrions, encore mieux, être rattachés à la Marine marchande, ou au Travail et à l'Alsace-Lorraine ou aux PTT. Et même, je vous en dois l'aveu, mon ambition avait imaginé, j'étais fou !, que l'éducation physique pourrait être incorporée dans l'Agriculture, les Finances, ou mieux, les Affaires étrangères. Rêve éteint, vision disparue ! Nous sommes à l'Enseignement technique<sup>112</sup>.

Et lorsqu'en février 1932, André Tardieu supprime le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique, Henri Desgrange reprend le discours qu'il avait développé en décembre 1930 : « J'ai une bien bonne nouvelle à vous annoncer : [...]. L'éducation physique va être rattachée à la Marine marchande ou aux Colonies<sup>113</sup>. »

En avril 1938, la formation du ministère Daladier donne à *L'Auto* une ultime occasion de fustiger les incessants changements de tutelle de l'éducation physique et des sports. Mieux que tous les discours, un dessin humoristique suffit à exprimer l'incongruité de la situation : « La grosse question : "par quelle porte va-t-il nous venir cette fois, notr' ministre ?"<sup>114</sup> »

## Épilogue

L'idée qu'un département ministériel puisse utilement s'occuper des questions d'éducation physique et de sport a progressivement fait son chemin. Elle se nourrit, d'une part, du résultat positif de l'action menée par les sous-secrétaires d'État en charge de l'éducation physique : Henry Paté, Paul Bénazet, Émile Morinaud, Pierre Dézarnaulds et Léo Lagrange notamment, dont le bilan positif est salué dans les colonnes du journal en même temps que sont inventoriées les questions urgentes ou épineuses que leur départ laisse en suspens. L'intervention de la puissance publique devient légitime dans les domaines où l'initiative privée a montré ses limites (la construction des terrains de sport, par exemple) ou s'avère défailante (la réglementation de l'amateurisme notamment).

---

112. *Ibid.*

113. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – A quelle sauce ? », *L'Auto*, 22 février 1932, p. 1.

114. *L'Auto*, 10 avril 1938, p. 2.

L'idée d'une intervention légitime de l'État dans le domaine de l'éducation physique et des sports se nourrit, d'autre part, des exemples étrangers : l'Italie de Mussolini et l'Allemagne de Weimar, puis l'Allemagne nazie, dont les réalisations et les résultats dans ce domaine sont connus et enviés. Pour être efficace, l'intervention de l'État doit constituer une priorité nationale et s'inscrire dans la durée. C'est en ce sens qu'il faut comprendre la publication des enquêtes réalisées par Robert Perrier à l'étranger, et les appels à suivre cet exemple : les hommes politiques français « ont dû apprendre qu'à l'étranger, le problème de l'éducation physique était placé au premier plan<sup>115</sup>. »

La création du commissariat général à l'Éducation générale et aux sports (13 juillet 1940) remonte à deux semaines déjà lorsque reparait *L'Auto* le 26 juillet 1940, après 38 jours d'absence<sup>116</sup>. Elle ne fait donc pas l'objet de l'habituelle couverture (bruits de couloirs, commentaires à chaud, premières déclarations du nouveau titulaire, etc.). Le moment ne s'y prête guère de surcroît : accablement de la défaite, désorganisation des services du journal ; les commentaires s'en ressentent. Prenant le train en marche, le quotidien sportif suit avec intérêt la mise en place des services du Commissariat général en même temps qu'il met en garde les nouveaux responsables de l'éducation physique et des sports contre les errements du passé. L'exemple allemand est une nouvelle fois mis en avant : « Démolir pour reconstruire, tel fut le premier soin du Führer des Sports<sup>117</sup> ! »

---

115. Oger Marcel, « M. Édouard Daladier a supprimé hier le sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> février 1933, p. 1.

116. La publication de *L'Auto* est suspendue du 19 juin au 26 juillet 1940.

117. Perrier Robert, « Démolir pour reconstruire, tel fut le premier soin du Führer des Sports ! », *L'Auto*, du 28 au 31 juillet 1940 et du 1<sup>er</sup> au 4 août 1940, p. 1-2.

## Arbitrer les vices et les vertus : *L'Auto* juge les acteurs politiques

*L'Auto* ne se contente pas d'émettre un avis sur les actes et les institutions mises en place pour administrer l'éducation physique et les sports, il porte également sur les auteurs des décisions, des appréciations, tantôt élogieuses, tantôt critiques, réduites parfois à des petits riens disséminés dans le discours (adjectifs, incises, etc.), qui orientent le jugement des lecteurs.

### Gaston Vidal

La nomination de Gaston Vidal au sous-secrétariat d'État de l'Enseignement technique (janvier 1921) est saluée par le quotidien avec enthousiasme :

Président de la défunte USFSA [...] c'est le premier sportif qui accède au pouvoir. [...] Nul n'était mieux qualifié à ce poste que le nouveau sous-secrétaire d'État qui, d'autre part, s'est conduit brillamment pendant la guerre [...]. De plus, Gaston Vidal est un orateur qui émeut, et le discours qu'il prononça lors d'un banquet réunissant à Anvers au moment des Jeux olympiques tous les journalistes du monde lui valut un énorme succès<sup>118</sup>.

M. Gaston Vidal ayant plaidé brillamment la cause de l'éducation physique et du sport auprès de M. Léon Bérard, ministre de l'Instruction publique, de M. Aristide Briand, Président du Conseil et de M. Alexandre Millerand, Président de la République, a réussi à faire triompher son idée. Bravo Vidal<sup>119</sup> !

Rapidement cependant, la concurrence qui l'oppose à Henry Paté, nommé commissaire à l'Éducation physique au ministère de la Guerre, brouille son image. Par ailleurs, le projet de taxe sur les recettes des matches de sports athlétiques dont on lui prête la paternité lui vaut de subir, en mars 1922, les foudres d'Henri Desgrange qui insinue que le

---

118. R. G., « Le nouveau ministère – Sous-secrétariats d'État : M. Laurent-Eynac passe aux transports et M. Gaston Vidal devient sous-secrétaire de l'Enseignement technique et de l'Enseignement physique et sportif », *L'Auto*, 18 janvier 1921, p. 1.

119. « Les sports ont leur ministre – La premier interview de M. Gaston Vidal, sous-secrétaire d'État de l'Enseignement technique », *L'Auto*, 19 janvier 1921, p. 1.

sous-secrétaire d'État a vu dans cet « abominable projet de loi<sup>120</sup> » un moyen de se venger de la Fédération française de rugby qui vient de l'exclure parce qu'il avait mis en doute l'amateurisme des joueurs.

Lorsque Gaston Vidal quitte le sous-secrétariat d'État de l'Enseignement technique en mars 1924, le quotidien sportif regrette « que pour des considérations de couleur politique, M. Gaston Vidal ne fasse plus partie du ministère<sup>121</sup> ». Il dresse un bilan élogieux de son action (« champion des sports à l'Instruction publique » et « champion des Jeux olympiques auprès du gouvernement ancien et du Parlement<sup>122</sup> »). Le candidat Vidal aux élections législatives de 1924 ne reçoit cependant pas – sauf erreur ou omission de notre part – le soutien du quotidien sportif<sup>123</sup>, alors qu'Henry Paté fait l'objet d'une sollicitude toute particulière.

Lorsqu'il se représente à la députation en 1928, *L'Auto* lui consacre une notice d'une quarantaine de lignes résumant sa carrière de pratiquant et de dirigeant sportif : « Vidal est complètement des nôtres<sup>124</sup>. » Ce soutien tardif ne permet cependant pas à Gaston Vidal de retrouver le siège de député qu'il avait perdu en 1924.

## Henry Paté

Les premiers pas d'Henry Paté dans le domaine de l'EP et des sports sont envisagés avec beaucoup de méfiance par le quotidien sportif :

M. Paté est si nouveau dans notre petit monde d'activité musculaire qu'il ne pouvait point se rendre compte qu'il y a antinomie entre un président du comité national d'éducation physique de son poids et un apôtre prêchant les vertus du régime alimentaire et des exercices athlétiques.

Le comité national d'éducation physique, par la faute de son fondateur, menace d'être une des plus sombres plaisanteries de la guerre

---

120. Desgrange Henri, « Non ! Pas cela ! », *L'Auto*, 20 mars 1922, p. 1.

121. R. G., « Le ministère Poincaré est formé », *L'Auto*, 29 mars 1924, p. 1.

122. *Ibid.*

123. Il est juste fait mention de sa candidature dans la « nomenclature sportive des candidats députés », publiée en page 2 de l'édition du 7 mai 1924.

124. « Les candidats sportifs », *L'Auto*, 21 avril 1928, p. 2.

et chacun sait que, dans quelque domaine que ce soit, les meilleurs plaisanteries sont les plus courtes<sup>125</sup>.

Ses initiatives en faveur de l'EP et des sports, au Parlement puis en tant que commissaire à l'EP auprès du ministre de la Guerre lui permettent de gagner progressivement l'estime du quotidien sportif. En mars 1919, Henry Paté dépose sur le bureau de l'Assemblée un projet de résolution tendant à la création d'un ministère de la Santé publique<sup>126</sup>. En juin 1919, il dépose un amendement – rejeté – au projet de budget visant à accorder un crédit de 10 millions pour l'EP et les sports<sup>127</sup>. En janvier 1921, il dépose un projet de loi portant création d'un Office national des sports<sup>128</sup>. Dès lors, Henry Paté devient « un député de Paris, aussi sympathique qu'actif et compétent<sup>129</sup>. » Certes, son impuissance – comme celle de Gaston Vidal – fait l'objet de railleries dans les colonnes du journal : « MM. Henry Vidal et Gaston Paté n'ont pas prononcé de discours hier. Leur état n'inspire cependant pas encore d'inquiétude<sup>130</sup>. » Mais la présence d'Henry Paté au commissariat de l'Éducation physique reste un atout pour le mouvement sportif<sup>131</sup>. Et lorsqu'il semble devoir quitter ses fonctions en janvier 1922, le quotidien sportif salue son bilan :

C'est grâce à lui que les sports athlétiques furent au point de vue gouvernemental placés au même rang que les sports gymniques et que la préparation militaire ; c'est grâce à lui que la répartition fut mieux assurée et plus conforme à la réalité des choses<sup>132</sup>.

---

125. Blachet Claude, « M. Paté », *L'Auto*, 20 janvier 1919, p. 1.

126. « Un nouveau ministère – C'est celui de la Santé publique qui verra le jour sous les auspices de M. Henry Paté », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> mars 1919, p. 1.

127. « Pour la bonne cause – M. Henry Paté demande pour nous un crédit annuel de 10 millions », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> juin 1919, p. 1.

128. « Et l'Office national des sports ? », *L'Auto*, 20 janvier 1921, p. 1.

129. « Sous-secrétariat ? Commissariat ? À la Guerre ? » *L'Auto*, entrefilet en bas de la première page de l'édition du 22 janvier 1921.

130. « On prétend que... », *L'Auto*, 24 novembre 1921, p. 1.

131. « Solide au poste ! Le Président de la République et la mission de M. Henry Paté », *L'Auto*, 9 décembre 1921, p. 1.

132. « Les commissariats sont supprimés – M. Henry Paté quitte le haut-commissariat de la Guerre » *L'Auto*, 16 janvier 1922, p. 1.

Mais c'est « Une fausse alerte – M. Henry Paté reste à son poste à la demande de tout le ministère<sup>133</sup> ». Et l'article de préciser, plein d'espoir : « Il reprendra le projet de loi sur l'éducation physique obligatoire, actuellement devant une commission du Sénat et lui redonnera forme humaine<sup>134</sup>. »

À la veille des élections législatives de mai 1924, Henri Desgrange publie un portrait flatteur du candidat Henry Paté, dans lequel il loue son inlassable activité en faveur de l'éducation physique et des sports, portrait qu'il conclut en ces termes :

Ainsi, il consacre sa vie aux sportifs, il a abandonné pour eux en grande partie sa carrière politique, il travaille pour nous tout le jour à des prix défiant toute concurrence. Comment ne lui devrions-nous pas, dimanche, le remerciement de notre bulletin de vote<sup>135</sup> ?

En novembre 1928, *L'Auto* salue positivement la nomination d'Henry Paté au poste de sous-secrétaire d'État de l'Éducation physique :

M. Henry Paté est des nôtres. La tâche qui l'attend est immense ; si l'on peut affirmer que l'éducation physique et sportive fut toujours encouragée comme il convenait au ministère de la Guerre, il faut constater qu'une tâche immense attend le nouveau ministre dans le domaine de l'Instruction publique<sup>136</sup>.

Et lorsqu'il quitte ses fonctions en mars 1930, le quotidien sportif dresse un bilan très positif de son action au sous-secrétariat de l'EP, où l'effet d'accumulation dit l'énergie du personnage :

Au cours de ces dix-huit mois, la définition fiscale de l'amateur a été fixée par ses soins, la somme de 30 millions a été proposée dans le plan d'équipement national pour les terrains de jeux et de sports ; la médaille d'honneur de l'éducation physique a été créée et attribuée pour

---

133. *L'Auto*, 17 janvier 1922, p. 1.

134. « Une fausse alerte – M. Henry Paté reste à son poste à la demande de tout le ministère », *L'Auto*, 17 janvier 1922, p. 1.

135. Desgrange Henri, « Les candidats sportifs – Un ami : Henry Paté », *L'Auto*, 9 mai 1924, p. 2.

136. Oger Marcel, « Une date... – Un sous-secrétariat d'État à l'Éducation physique est créé et confié à M. Henry Paté – M. Laurent Eynac toujours ministre de l'Air », *L'Auto*, 12 novembre 1928, p. 1.

une première promotion parue ces jours-ci ; M. Henry Paté a renforcé l'organisation des cours d'éducation physique dans les facultés et organisé des commissions départementales de terrains de jeux<sup>137</sup>.

## Pierre Tricard-Graveron

L'anecdote tirée du livre de souvenirs de Gaston Meyer est connue. Elle a été citée à plusieurs reprises (notamment par Jean-Louis Gay-Lescot et par Jacques Goddet). Elle invite à prêter au quotidien sportif le pouvoir de faire et défaire les réputations : « Un nommé Tricard-Graveron, sous-ministre éphémère, avait repoussé les offres faites par *L'Auto*. Henri Desgrange décidait alors de le ridiculiser en donnant pour consigne d'estropier systématiquement son nom. On le citait parfois ; mais il s'agissait alors de Tricon-Graverard ou de Tricard-Grosvéron, etc<sup>138</sup>. »

Or, lorsqu'on lit *L'Auto* au cours des quelques semaines de son ministère (27 décembre 1930 – 26 janvier 1931), le sous-secrétaire d'État de l'Éducation physique n'est ni mieux ni moins bien traité que ses prédécesseurs. Son nom est cité une vingtaine de fois dans des articles portant sur des sujets divers (ses projets en matière d'EP et de sports, la reconstruction de l'école supérieure d'éducation physique, la fronde des « douze » en rugby, etc.). Et, sauf erreur ou omission de notre part, pas une fois son nom n'est écorché.

Certes, la jeunesse et l'inexpérience de Pierre Tricard-Graveron (29 ans : le plus jeune titulaire d'un portefeuille ministériel pour l'époque), les conditions dans lesquelles il est nommé (à l'issue de 19 jours d'incertitude), la brièveté de son ministère (36 jours), contribuent à en faire le souffre-douleur idéal. Mais quels que soient les sentiments d'Henri Desgrange et de ses collaborateurs à son égard (on peut aisément imaginer les plaisanteries de conférence de rédaction), ils ne sont pas passés à l'acte.

---

137. « Le nouveau gouvernement – M. Morinaud remplace M. Henry Paté au sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique », *L'Auto*, 3 mars 1930, p. 1.

138. Meyer Gaston, *Les tribulations d'un journaliste sportif*, Paris, Simoëns, 1978, p. 83.

## Léo Lagrange

La nomination de Léo Lagrange au poste de sous-secrétaire d'État aux Sports et aux Loisirs est accueillie positivement : « La personnalité de M. Léo Lagrange [...] plaira aux sportifs<sup>139</sup>. » C'est un sportif ; il est jeune, athlétique, simple, cordial, énergique ; ses projets sont ambitieux. Mais si *L'Auto* relate ses faits et gestes de sous-secrétaire d'État aux Sports et aux Loisirs (puis de l'Éducation physique et des Sports), et cite ses propos, c'est toujours de façon succincte, sur un ton très neutre, sans jamais ajouter de commentaire ou d'encouragements : le quotidien sportif le bat froid. Et cette froideur tranche avec l'accueil enthousiaste qu'Henri Desgrange avait réservé – après les législatives d'avril et mai 1936 – au programme sportif du Parti communiste et de la FSGT :

Mon Dieu ! Combien de fois et depuis combien d'années notre journal a-t-il publié ces vérités admirables et éternelles<sup>140</sup> !

[...] notre joie est grande de ces forces neuves qui parlent le langage que nous parlons [...] <sup>141</sup>

[...] nous serons entrés, grâce au programme communiste, dans la voie de la pleine vérité et nul n'en sera plus heureux que moi<sup>142</sup>.

Que reprochent donc Henri Desgrange et ses collaborateurs au jeune sous-secrétaire d'État ? Car, à l'évidence, Léo Lagrange leur déplaît. Est-ce à cause de l'épisode rapporté par Gaston Meyer<sup>143</sup> ? Peut-être. Mais il semblerait surtout que certaines de ses idées sur le sport indisposent. Ainsi, par exemple, lorsqu'il déclare en juillet 1936 dans *L'Humanité* que les athlètes professionnels ne devraient pas dépendre de la même fédéra-

---

139. Laffite Armand et Lomazzi Fernand, « Le ministère Léon Blum – Deux sous-secrétariats d'État – À l'Éducation physique : M. Dezarnaulds – Aux Sports et Loisirs : M. Léo Lagrange », *L'Auto*, 6 juin 1936, p. 2.

140. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Alors ! La lumière ! », *L'Auto*, 9 mai 1936, p. 1.

141. *Ibid.*

142. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Ce n'est même pas une explication ! », *L'Auto*, 28 mai 1936, p. 1.

143. À chaque changement de ministère, rapporte Gaston Meyer, Marcel Oger se chargeait de négocier avec le responsable de l'éducation physique le soutien de *L'Auto*. Or, Léo Lagrange l'aurait éconduit : il « reçut Marcel Oger avec courtoisie, mais quand celui-ci lui eut exposé sa requête, il se leva tranquillement, ouvrit la porte de son bureau et sans un mot lui fit signe de sortir. » (Meyer Gaston, *op. cit.*, p. 83-84). Mais comme on l'a vu, on ne peut croire Gaston Meyer sur parole.

tion sportive que les amateurs, le quotidien sportif le rappelle à l'ordre : « Prenez garde, M. le ministre. Creusez bien le problème et vous vous rendrez compte que la garantie du sport professionnel, pour les athlètes comme pour le public, c'est qu'il soit sous le contrôle de dirigeants amateurs, bénévoles, désintéressés<sup>144</sup>. »

D'une manière générale, ses attaques contre le sport professionnel ne sont pas du goût d'Henri Desgrange : « M. Léo Lagrange ne se livre-t-il pas à quelque humour quand il affirme que le jour où on a admis que le jeu sur le stade pouvait être l'occasion de profits importants, on a "fortement atteint la moralité du sport"<sup>145</sup> ? »

Son interventionnisme dérange le quotidien sportif : « Le gouvernement paraît vouloir s'ingérer dans les gestions fédérales, au point d'imposer ses directives par la force si cela est besoin<sup>146</sup>. » Marcel Oger profite de l'occasion pour réaffirmer le point de vue de *L'Auto* : « Le gouvernement [...] ne doit pas se substituer aux fédérations pour diriger le sport libre<sup>147</sup>. »

Le refus de Léo Lagrange de financer la construction d'un grand stade en prévision de la Coupe du monde de football organisée en France en 1938 déplaît également :

On dit que M. Léo Lagrange, sous-secrétaire d'État à l'Éducation physique, aux Sports et aux Loisirs, aurait donné un avis défavorable, ne voulant pas accorder le concours de l'État à un stade spectaculaire. Ne revenons pas sur cette controverse inépuisable, mais notons que l'un des défenseurs du projet devant l'assemblée départementale était précisément M. Maranne, président de la FSGT. C'est-à-dire que ce projet ne doit pas contenir en soi d'éléments nocifs<sup>148</sup>.

Certes, *L'Auto* reconnaît que « M. Léo Lagrange ne reste pas inactif<sup>149</sup> ». Mais la « belle initiative » dont il est ici question concerne l'organisation d'une croisière populaire. Et de fait, les encouragements et

---

144. Entrefilet publié en première page de l'édition du 5 juillet 1936.

145. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Sus au professionnalisme ! », *L'Auto*, 16 décembre 1937, p. 1.

146. Oger Marcel, « D'une entente possible et nécessaire entre les ministres et les fédérations », *L'Auto*, 10 septembre 1936, p. 6.

147. *Ibid.*

148. Oger Marcel, « 1938, c'est bientôt – Agrandira-t-on le stade de Colombes pour la Coupe du monde de football ? », *L'Auto*, 29 juin 1937, p. 1.

149. « Les belles initiatives de M. Léo Lagrange », *L'Auto*, 11 août 1936, p. 6.

les compliments adressés à Léo Lagrange au cours des premiers mois de son ministère concernent ses initiatives en matière de tourisme et de loisirs populaires : ainsi, le quotidien sportif, avare de compliments lorsqu'il s'agit d'éducation physique et de sports, célèbre « le louable effort – couronné de succès – pour organiser [...] les vacances des travailleurs<sup>150</sup>... » De même, en octobre 1937, Gérard Blein reconnaît les mérites du sous-secrétaire d'État :

On serait injuste si, au moment où va se réaliser un si grand projet, on ne disait pas la part qui en revient à M. Léo Lagrange, sous-secrétaire d'État à l'Éducation physique, aux Sports et aux Loisirs, et à ses collaborateurs. Le ministre a compris ce que représentait pour notre pays le ski moderne et, le soutenant de toutes ses forces, il a permis de faire aboutir une réforme importante qui, sans lui, risquait fort d'attendre encore longtemps<sup>151</sup>.

Mais en matière d'éducation physique et de sport, les réalisations de Léo Lagrange sont plus sévèrement jugées. Et lorsqu'il est – provisoirement – démis de ses fonctions en janvier 1938, Marcel Oger se contente d'un satisfecit mesuré :

M. Léo Lagrange a fait du mieux qu'il a pu en tenant compte du budget qui était mis à sa disposition. Le Brevet sportif populaire restera attaché à sa personne ; la dislocation des crédits accordés aux grands travaux ne lui aura pas permis de continuer dans le même ordre de grandeur les efforts commencés en 1936 pour la création de stades et terrains de jeux<sup>152</sup>.

Henri Desgrange, en revanche, est mordant, quand bien même il esquisse un compliment : « Il ne manœuvrait pas mal ce jeune sous-ministre. On sentait qu'il aimait bien notre jeune monde sportif et qu'il lui voulait du bien. Peut-être a-t-il trop écouté certain pauvre type farci de haine comme les oies sont farcies de graisse<sup>153</sup>. »

---

150. Oger Marcel, « Tourisme – Toujours pas de ministre responsable du tourisme », *L'Auto*, 7 septembre 1936, p. 5.

151. G. B. « Ski grand sport français bientôt », *L'Auto*, 16 septembre 1937, p. 5.

152. Oger Marcel, « Oui !... Mais... L'œuvre sportive du cabinet Chautemps », *L'Auto*, 15 janvier 1938, p. 1.

153. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – C'est merveilleux ! », *L'Auto*, 21 janvier

Bref, il faut attendre la démission de Léo Lagrange pour que *L'Auto* lui reconnaisse quelques mérites. Et lorsqu'il devient président de l'Office du sport universitaire, Marcel Oger peut écrire :

L'ancien sous-secrétaire d'État de l'Éducation physique a laissé partout le meilleur souvenir ; il a pris à cœur ses fonctions de ministre ; n'étant plus au pouvoir, il n'abandonne pas irrémédiablement à leur sort ceux dont il fut un instant le chef. Cela aussi change un peu des ministres que nous avons connus auparavant<sup>154</sup>.

## Sénateurs et députés

C'est un thème qui revient périodiquement dans les commentaires du journal sur les décisions politiques en matière d'éducation physique et de sport : comment les parlementaires peuvent-ils prétendre légiférer dans ce domaine, alors qu'ils n'y connaissent rien et se complaisent dans leur ignorance ?

Le compte rendu des débats sur la loi sur l'éducation physique et la préparation militaire obligatoires devant le Sénat en juillet 1920 permet au journal de pointer du doigt la méconnaissance des parlementaires en matière d'éducation physique et de sport :

À les entendre parler de l'éducation physique enfantine, on évoque un cirque et des contorsions de gymnastes. Ils ont raison de ne pas en vouloir, mais combien auraient-ils davantage raison de savoir, en l'an de grâce 1920 ce qu'est l'éducation physique et ce que sont les sports ! De cette confusion constante entre l'éducation physique et l'acrobatie est née une discussion désespérément lente, qui sera continuée aujourd'hui et ne sera peut-être pas terminée ce soir<sup>155</sup>.

Le dénouement de la discussion devant la Chambre est présenté d'une manière qui en dit long sur le crédit des députés pour le quotidien sportif :

---

1938, p. 2.

154. Oger Marcel, « Du nouveau dans le sport scolaire et universitaire – Le choix des hommes paraît bon... La tâche immense », *L'Auto*, 3 mars 1938, p. 3.

155. « Éducation physique – Le Sénat discute le projet Lefèvre », *L'Auto*, 10 juillet 1920, p. 1.

Et l'on vote. Heureusement que M. Raoul Péret préside ; c'eut été au tour d'un vice-président moins agile, la loi était par terre, car une vingtaine de bras de levèrent pour et une vingtaine contre. Mais M. Péret d'une langue agile, avait prononcé le fatidique « adopté » bien avant que les députés ne fussent revenus de leur surprise<sup>156</sup>.

L'article conclut :

Actuellement, le Parlement découvre l'éducation physique. Il n'a d'elle que des notions tout à fait rudimentaires et au hasard des conversations ou des bruits de couloir, il rogne, retranche, ajoute, sans savoir au juste ce qu'il fait<sup>157</sup>.

Pour *L'Auto*, le nombre des députés présents lors du vote du budget de l'éducation physique atteste le peu d'intérêt des parlementaires pour les questions d'éducation physique et de sport. Dans l'article au titre ironique<sup>158</sup> qu'il consacre à la discussion du budget de l'éducation physique pour 1925, Marcel Oger précise à ses lecteurs que seuls 100 députés étaient présents ; dans l'article qu'il consacre au vote du projet de loi sur l'EP de juillet 1928<sup>159</sup>, il mentionne le nombre de députés présents : une quarantaine. Le vote du budget pour 1933 donne lieu à un commentaire similaire : « rapidement, très rapidement, le budget de l'éducation physique qui intéresse toute la jeunesse sportive française a été voté hier matin, sans discussion, devant les bancs et travées vides de l'hémicycle du palais Bourbon<sup>160</sup>. » En décembre 1935, il ironise : « dernière heure – En séance de nuit, la chambre des députés a voté le budget de l'éducation physique par 410 voix contre 161, sur 571 votants et... 85 présents<sup>161</sup> ». Le lendemain paraît en première page un dessin humoristique représentant un homme assis dans son lit, qui s'éponge le front. Sur la table de nuit, le réveil indique minuit : « Surmenage ! Et quand je pense

---

156. « Éducation physique au Parlement – La loi est enfin votée... mais par surprise ! », *L'Auto*, 25 mars 1921, p. 1.

157. *Ibid.*

158. Oger Marcel, « Éducation physique – La Chambre des députés entend parler un peu d'éducation physique scolaire », *L'Auto*, 18 novembre 1924, p. 2.

159. « Projet de loi portant ouverture sur l'exercice de 1928 de crédits concernant les services de l'Instruction publique en vue de l'organisation de l'éducation physique ».

160. « Au Palais Bourbon – La chambre a voté le budget de l'éducation physique », *L'Auto*, 28 mars 1933, p. 1.

161. *L'Auto*, 18 décembre 1935, p. 2.

qu'à l'heure actuelle, j vote également le budget de l'éducation physique à la chambre<sup>162</sup> ! »

Malgré leur engagement en faveur de l'éducation physique et des sports, les membres du groupe parlementaire de l'éducation physique de la Chambre des députés et du Sénat<sup>163</sup>, ne sont guère mieux considérés que les députés et sénateurs dans leur ensemble. Leurs interventions dans les débats parlementaires sur les questions d'éducation physique et de sport (lois sur l'EP et taxe sur les spectacles), comme auprès des ministres concernés et/ou du président du Conseil, sont positivement saluées. Et le quotidien rappelle, à la veille de chaque échéance électorale, qui sont les candidats ayant appartenu à ce groupe parlementaire.

Leur manque de dynamisme est cependant jugé sévèrement. En 1936, le quotidien sportif reproche au groupe ne s'être réuni qu'une seule fois au cours de la législature 1932-1936<sup>164</sup>. Et lorsque le groupe se réunit pour se constituer en juillet 1936, *L'Auto* rappelle : « Le même groupe de la législature 1932 avait, lui aussi tenu une réunion constitutive. Mais il s'était gardé d'en tenir une seconde ! Souhaitons que M. Piétri, nouveau président, réunisse plus souvent ses collègues<sup>165</sup>. »

## Jean Borotra

L'attitude de *L'Auto* à l'égard du commissaire général à l'Éducation générale et sportive est ambiguë. Les premiers articles qui lui sont consacrés sont très favorables. C'est un « créateur d'enthousiasme<sup>166</sup> » dont Maurice Blein vante les « hautes qualités intellectuelles et morales<sup>167</sup> », et dont il rédige une biographie sportive plus qu'élogieuse<sup>168</sup> avant d'évoquer sa jeunesse lycéenne à Bayonne<sup>169</sup>. Jamais auparavant la présenta-

---

162. *L'Auto*, 19 décembre 1935, p. 1.

163. La législature 1919-1924 voit pour la première fois la constitution d'un groupe parlementaire de l'éducation physique à la Chambre des députés et au Sénat. Ce groupe est maintenu lors des législatures suivantes.

164. « Pour la race française – Le cahier de revendications de *L'Auto* – II. Groupe de l'éducation physique et des sports de la Chambre des députés », *L'Auto*, 17 avril 1936, p. 1.

165. *L'Auto*, 24 juillet 1936, p. 1.

166. Blein Maurice, « Jean Borotra, créateur d'enthousiasme », 26 juillet 1940, p. 1.

167. *Ibid.*

168. Blein Maurice, « Vingt ans de tennis entre deux guerres – Et voici, premier des "mousquetaires" : Borotra-D'Artagnan », *L'Auto*, 18 septembre 1940, p. 2.

169. Blein Maurice, « Souvenirs au pays basque : quand les potaches Jean Borotra et Henri Corrèges se retrouvaient... pour gagner à vélo le lycée de Bayonne », *L'Auto*, 28 décembre 1940, p. 1-2.

tion d'un sous-secrétaire d'État ou d'un ministre chargé de l'éducation physique et des sports n'avait dépassé la dizaine de lignes. Jean Borotra doit-il aux liens presque familiaux qu'il avait noués avec Jacques Goddet ce traitement inédit ? Ou doit-il la sollicitude de *L'Auto* à son passé de champion ? Comment en effet ne pas soutenir l'action de celui qui fut – *L'Auto* le rappelle régulièrement – un « des plus grands champions que la France ait connus<sup>170</sup> » ? Le quotidien sportif parle du commissaire général avec beaucoup de sympathie, et même parfois avec familiarité, le nommant « Borotra », tout simplement, comme c'était la règle au temps où il brillait sur les courts de tennis. Mais son prestige sportif n'explique pas tout.

Au fil des semaines, *L'Auto* s'associe au culte de la personnalité déployé autour de la figure du commissaire général<sup>171</sup>. La chronique au jour le jour de son activité souligne son implication. Il est sur tous les fronts à la fois et manifeste une « élégante ardeur<sup>172</sup> » dans la poursuite des buts qu'il s'est fixé. Il sait de surcroît faire preuve de « sagesse<sup>173</sup> » et d'« équité<sup>174</sup> ». Il parle longuement pour exposer ses projets, se lance volontiers dans des discussions à bâtons rompus, répond clairement à toutes les questions.

Ce culte atteint son acmé à l'occasion du « voyage triomphal<sup>175</sup> » de Jean Borotra en Afrique du Nord (avril-mai 1941) : « infatigable », il fait preuve d'une « inlassable activité » ; « sans prendre un instant de repos », il poursuit son voyage « à une allure de record » ; il sait se montrer ému par l'accueil qui lui est réservé et par l'enthousiasme des sportifs (celui des enfants notamment : l'avenir de la France) ; il sait faire preuve de simplicité (dans ses contacts avec les habitants d'Afrique du Nord, qu'ils soient colons ou autochtones<sup>176</sup>).

---

170. Gosset Pierre, « M. Jean Borotra a parlé aux sportifs de France », *L'Auto*, 8 septembre 1940, p. 1.

171. Une analyse comparative serait ici nécessaire pour apprécier dans quelle mesure ce culte de la personnalité est spécifique à *L'Auto* ou est pratiqué par les autres titres de la presse sportive et/ou généraliste. Une plongée dans les archives du CGEGS permettrait en outre de vérifier dans quelle mesure ce discours relève de la propagande orchestrée par le commissariat général.

172. Goddet Jacques, « Football-situation », *L'Auto*, 21 juin 1941, p. 1.

173. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Épargner la foi », *L'Auto*, 15 février 1941, p. 1.

174. *Ibid.*

175. Oger Marcel, « De retour à Paris, M. Jean Borotra expose des projets », *L'Auto*, 15 mai 1941, p. 1.

176. Ce dont le félicite le général Weygand dans le télégramme de remerciement qu'il adresse à Jean Borotra après son voyage en Afrique du Nord, télégramme que *L'Auto*

Après son retour d'Afrique du Nord, ses sorties officielles à Paris ou dans « les provinces » donnent lieu à des commentaires du même ordre. Il jouit d'une « grande popularité » et sa seule présence constitue un « encouragement puissant<sup>177</sup> » ; on lui réserve un « accueil triomphal<sup>178</sup> » ; il est « reçu avec enthousiasme<sup>179</sup> » ; lors de la cérémonie du serment de l'athlète en juin 1941, « l'émotion d'Auvray n'était rien à côté de celle de Jean Borotra<sup>180</sup>. »

Les résultats de son action, et notamment les budgets importants qu'il réussit à obtenir (grâce à lui, « le sport est milliardaire<sup>181</sup> ! ») sont imputés à ses qualités de chef : « M. Jean Borotra a eu l'autorité nécessaire pour donner à l'éducation physique et sportive les crédits qu'elle méritait<sup>182</sup>. » *L'Auto* concourt à présenter Jean Borotra comme un chef charismatique dont la conviction emporte l'adhésion du plus grand nombre comme celle de ceux qui président aux destinées de la France en ces temps d'épreuve. Tout au plus Jacques Goddet se permet-il, lorsqu'il aborde la question du sport professionnel, de laisser entendre que Borotra ferait preuve d'obstination et agirait en doctrinaire.

Lorsque Joseph Pascot remplace Jean Borotra (avril 1942), le quotidien sportif ne publie pas le traditionnel bilan de l'action du commissaire général limogé<sup>183</sup>. Il distille les reproches à petite dose, pour dire combien le colonel Pascot a raison de rompre avec son prédécesseur :

On souhaite le rétablissement d'une atmosphère de confiance entre les pouvoirs publics et les dirigeants sportif en rendant au C.N.S.

---

ne manque pas de reproduire.

177. « Sous l'œil "du dieu" », Photographie montrant Jean Borotra de profil regardant un lycéen monter à la corde dans le cadre des épreuves d'EP au baccalauréat, *L'Auto*, 23 mai 1941, p. 1.
178. Goetz Lucien, « Nancy a réservé à Jean Borotra un accueil triomphal », *L'Auto*, 3 juin 1941, p. 6.
179. Tropes A., « M. Jean Borotra a été reçu avec enthousiasme dans la capitale bretonne », *L'Auto*, 14 juillet 1941, p. 6.
180. « La jeunesse de France deviendra meilleure par le sport », *L'Auto*, 30 juin 1941, p. 3. Louis Auvray est le jeune sportif choisi pour prêter serment au nom de tous les athlètes de France.
181. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Le sport est milliardaire ! », *L'Auto*, 8 janvier 1942, p. 1.
182. Oger Marcel, « Près du milliard ! », *L'Auto*, 7 janvier 1942, p. 1.
183. Il était prévu de publier un article faisant le bilan de l'activité de Jean Borotra à la tête du CGEGS, mais la censure allemande en a interdit la publication (voir May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 18), et comme la *Propagandaſtaffel* ne voulait pas qu'il y ait de blanc dans la mise en page, la suppression de cet article – comme celle des autres articles censurés – ne peut que passer inaperçue.

et aux fédérations les responsabilités que leur confère la Charte des sports<sup>184</sup>.

C'était une erreur, l'attitude prise par Jean Borotra de figurer pendant ces vingt mois si importants, comme le mécéant du sport contemporain<sup>185</sup>.

Le tort qu'eut, à notre avis, l'ancien commissariat général fut de vouloir bâtir le sport français sur une conception rigide et arbitraire<sup>186</sup>.

En mars 1943, Jacques Goddet dresse un bilan critique du premier commissariat général qui tranche avec le culte de la personnalité et la célébration de son action auxquels *L'Auto* avait contribué, sans distance, de juillet 1940 à avril 1942 :

Au milieu de tant de déplacements, le commissaire bondissant, qui s'est prodigué sans compter, et si utilement, devant les préfets, les recteurs, les universitaires, les associations de parents, les docteurs, n'aurait-il pu trouver le temps de se pencher vers tous ceux qui gigotaient sur le stade ? [...] Dans une ambiance ainsi peu à peu créée, il était difficile de dégager la confiance qui eut permis l'accès aux réformes indispensables. Celles-ci décrétées sous le coup d'inspirations doctrinales risquaient de ne plus être alors considérées que comme des brimades. Malgré ses bonnes intentions, le CG passait pour être un père fouettard lointain, lointain, et d'allure si altière<sup>187</sup>...

Son réquisitoire est, presque point par point, l'antithèse du discours de célébration du chef tenu par *L'Auto* au cours des vingt-deux mois de présence de Jean Borotra à la tête du commissariat général à l'EGS.

---

184. Oger Marcel, « Simplification !... Réalisme !... Ce que l'on attend du Colonel Pascot », *L'Auto*, 21 avril 1942, p. 1.

185. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Équilibre », *L'Auto*, 7 mai 1942, p. 1.

186. Oger Marcel, « Les catégories d'âge adoptées par le C.G. peuvent être maintenues », *L'Auto*, 20 mai 1942, p. 1.

187. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Le pouvoir est toujours responsable », *L'Auto*, 19 mars 1943, p. 1. Pour mémoire, Jean Borotra était surnommé « le basque bondissant ».

## Joseph Pascot

Dans le mémoire qu'ils rédigent en 1944 pour défendre leur journal menacé de dissolution, Jacques Goddet et Jacques May évoquent la « rude bataille menée contre le Colonel Pascot dont tous les efforts se brisèrent sur l'énergie de *L'Auto*<sup>188</sup> ».

Or, dans un premier temps tout au moins, les relations entre le quotidien sportif et le nouveau commissaire général semblent excellentes. Au moment de sa nomination, l'envoyé spécial à Vichy du quotidien sportif, Georges Février, s'épanche sur le traitement de faveur dont il a bénéficié : il a pu s'entretenir un instant avec Joseph Pascot, alors que les autres journalistes avaient été éconduits<sup>189</sup>. Marcel Oger qualifie son programme d'« excellent<sup>190</sup> » et ajoute quelques jours plus tard à propos du discours-programme prononcé par le nouveau commissaire général : « Ce discours sera accueilli avec faveur par tous ceux qui, à quelque degré que ce soit, ont une responsabilité dans l'organisation et le fonctionnement du sport français<sup>191</sup>. » À l'occasion de l'annonce du budget de l'EGS pour 1943, Marcel Oger conclut : « Félicitons le colonel Pascot d'avoir pu – surtout une année où les dépenses générales du budget ordinaire sont réduites de près de 10 milliards – maintenir la plupart de ses crédits et en augmenter quelques-uns parmi les plus utiles<sup>192</sup>. » Et le bilan de sa première année à la tête du commissariat général se clôt sur une appréciation positive : « Année bien remplie<sup>193</sup>. »

Si le quotidien sportif tient un discours favorable au programme et à l'action du colonel Pascot, les appréciations portées sur l'homme, parfois familièrement prénommé « Jep », sont rares. Ses faits et gestes sont rapportés au jour le jour dans les colonnes de *L'Auto* de façon très laconiques : le commissaire général reçoit, préside, assiste, félicite, demande, propose, décide, fixe ses directives, déclare, intervient, mais l'homme s'efface derrière ses actes. On relève toutefois, de loin en loin, quelques éléments permettant de se faire une idée du personnage. À l'occasion de la mise en place du Comité national des sports transfor-

---

188. May Jacques et Goddet Jacques, *op. cit.*, p. 4.

189. Février Georges, « La première interview... », *L'Auto*, 22 avril 1942, p. 1.

190. Oger Marcel, « Excellent, le programme !... », *L'Auto*, 28 avril 1942, p. 1.

191. Oger Marcel, « Hier à Perpignan, le colonel Pascot a défini le programme du sport français », *L'Auto*, 4 mai 1942, p. 1.

192. Oger Marcel, « Budget 1943 : 838 071 000 francs », *L'Auto*, 7 janvier 1943, p. 1.

193. Oger Marcel, « Bilan du 1<sup>er</sup> anniversaire de la direction du C.G. par le colonel Pascot », *L'Auto*, 20 avril 1943, p. 1.

mé, V. Kedroff précise que « les membres du comité directeur ont tous été frappés par la manière d'agir du colonel Pascot qui peut se résumer en deux mots : simplifier et agir<sup>194</sup>. » Mais l'homme apparaît aussi autoritaire : « [...] les Agenais, samedi, envisageaient le plus sérieusement du monde de ne pas jouer la finale ! Le commissaire général convoqua aussitôt le vice-président du SU Agen. Et l'affaire fut vite réglée. Car si Jep Pascot est colonel, M. de la Tour, lui, n'est que commandant<sup>195</sup>... » Après qu'il ait décidé de faire rejouer la finale de la coupe de France de football (mai 1943), Jacques Goddet dit de lui qu'il est « épris d'ordre et de discipline<sup>196</sup> ».

Le compte rendu de la conférence de presse au cours de laquelle Joseph Pascot présente le bilan de l'année 1943<sup>197</sup>, ne montre pas le commissaire général sous son meilleur jour : il « paraphrase » les principaux passages de son exposé et quitte prématurément la conférence de presse pour se rendre à Vichy, laissant à deux de ses collaborateurs le soin de converser avec les journalistes sur l'organisation du championnat de football. Tout le contraire de Jean Borotra.

## ***L'Auto*, « observateur engagé »**

Le quotidien sportif ne se contente pas d'informer et de commenter. Il défend un point de vue constant tout au long de la période qui tient en deux mots d'ordre : apolitisme sportif, défense de l'initiative privée.

### En apparence : une politique de l'apolitisme

« Il ne sera jamais, à *L'Auto-Vélo*, question de politique<sup>198</sup> » : tel est l'engagement pris lors de la création du quotidien sportif, une façon de se démarquer de son principal concurrent, *Le Vélo*, dont le rédacteur en chef, Pierre Giffard, avait pris parti pour le capitaine Dreyfus. Sans doute s'agissait-il également de rassurer les lecteurs et les éventuels an-

---

194. Kedroff V., « Le comité directeur du C.N.S. a tenu sa première séance plénière », *L'Auto*, 29 juin 1942, p. 1.

195. Février Georges, « Tout bien pesé », *L'Auto*, 23 mars 1943, p. 1.

196. Goddet Jacques, « Le coup de pied qui n'est pas perdu... », *L'Auto*, 19 mai 1943, p. 1.

197. Oger Marcel, « Le colonel Pascot a dressé le bilan 1943 du Commissariat général », *L'Auto*, 20 décembre 1943, p.1.

198. *L'Auto-Vélo*, « Notre programme », *L'Auto-Vélo*, 16 octobre 1900, p. 1.

nonceurs. Toujours est-il que la défense de l'apolitisme dans le sport constitue un cheval de bataille tout au long des années 1920 et 1930.

Ainsi, par exemple, en 1920-1921, le compte rendu des débats sur le projet de loi tendant à instaurer l'éducation physique obligatoire donne à *L'Auto* une occasion de réaffirmer sa volonté de maintenir le sport en dehors des querelles de partis. Le ministre de la Guerre ayant promis aux sénateurs que toutes les sociétés sportives répondant aux conditions définies dans la loi seraient « approuvées », le rédacteur (anonyme) ajoute : « Notons que c'est là la consécration d'une campagne de *L'Auto*, et l'affirmation que l'éducation physique et les sports ne peuvent comporter de divisions, ni de classifications politiques<sup>199</sup>. »

Lors de la discussion du projet de loi à la Chambre des députés, en revanche, le quotidien sportif déplore et condamne la politisation des débats :

[La Chambre] préféra ajouter au spectacle d'une incompétence navrante en matière d'éducation physique, l'intrusion, toute nouvelle pour nous, de la passion politique divisant nos jeunes forces. Il serait utile que le Parlement sût, ici même, que les sportifs, unis jusqu'ici en dehors de toute étiquette politique ou confessionnelle, entendent continuer dans cette voie. Et si le Parlement, en s'occupant de nous, doit nous diviser, il serait vraiment préférable qu'il nous laissât tranquilles<sup>200</sup>.

À la veille des élections législatives de 1936, *L'Auto* précise, comme pour s'excuser de donner à ses lecteurs des consignes de vote : « [...] *L'Auto* – qui jamais n'a voulu faire de politique et qui jamais n'en fera – a cru nécessaire d'intervenir dans la grande consultation populaire<sup>201</sup>. »

Quelques mois plus tard, Marcel Oger dénonce l'interventionnisme de Léo Lagrange, et lui rappelle : « On s'est toujours efforcé de donner au sport une telle neutralité politique ou confessionnelle que des fédérations comme celle des patronages catholiques ou celle des patronages

---

199. « Éducation physique – Le Sénat discute le projet Lefèvre », *L'Auto*, 10 juillet 1920, p. 1.

200. « L'éducation physique devant le Parlement – La Chambre a voté une loi obligatoire... mais elle l'a voulue sans sanctions ! », *L'Auto*, 23 mars 1921, p. 1.

201. « Voter Automobile – Les 5 millions d'électeurs sportifs vont faire aujourd'hui, leur devoir », *L'Auto*, 26 avril 1936, p. 2.

laïques, ont pu contracter avec les fédérations officielles des accords dans l'union<sup>202</sup>. »

Le rejet des querelles de partis, dont le quotidien sportif dénonce à l'envi la stérilité et les conséquences négatives, passe par un travail de neutralisation des politisations contraires<sup>203</sup> dont le but est de préserver, en apparence tout au moins, l'unité du monde sportif. Ce faisant, *L'Auto* participe à la pérennité de cette « valeur durable de la culture sportive<sup>204</sup> » qu'est l'apolitisme. Il convient cependant de noter que, dans les années 1920, ce sont les « laïcards » qui sont rappelés à l'ordre<sup>205</sup>, et en 1936, les organisations sportives de gauche<sup>206</sup>. Les bénéficiaires en sont, à chaque fois, les conservateurs.

### La défense de l'initiative privée

Le quotidien sportif reste attaché à la liberté des associations et des fédérations sportives. Et l'on peut relever périodiquement des propos comparables à ceux tenus en 1916 et 1917, au moment où l'État met en œuvre les premières mesures d'une politique de préparation militaire. Ainsi, en 1931, Henri Desgrange écrit : « Je pense que, les toquards éliminés, l'initiative privée fera beaucoup mieux que tous les sous-ministres et hauts commissaires qui se sont succédés depuis dix ans et qui, sans être des roses, n'ont même pas vécu ce que vivent les roses<sup>207</sup>. »

En 1933, Jacques Goddet s'emporte : « A voir comme le sport [...] a grandi seul, sans tuteur, sans guide, sans conseil, entouré seulement de la sollicitude des convaincus, de mordus, de piqués, de ceux qui ont transmis à l'époque héroïque la flamme de la conviction, à voir que le sport n'a reçu encore aucune aide de son pays, on se demande pourquoi

---

202. Oger Marcel, « D'une entente possible et nécessaire entre les ministres et les fédérations », *L'Auto*, 10 septembre 1936, p. 6.

203. Defrance Jacques, « La politique de l'apolitisme : sur l'autonomisation du champ sportif », *Politix*, vol. 13, n° 50, 2000, p. 17.

204. « L'agent doit retenir ses réactions politiques quand il se situe sur le terrain sportif » (Defrance Jacques, art. cit., 2000, p. 13).

205. En 1921, lors de la discussion du projet de loi sur l'EP obligatoire, la gauche radicale ne voulait pas que les terrains municipaux prévus par la loi soient mis à disposition des écoles et des sociétés catholiques.

206. « Il est cependant un point – capital – sur lequel nous ne suivons pas la FSGT, c'est quand elle place le sport sur le plan politique de la lutte des classes. » (« Autour des élections. Le programme de la FSGT », *L'Auto*, 3 mai 1936, p. 2).

207. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Non ! Tout de même !... », *L'Auto*, 27 janvier 1931, p. 1.

les immanquables services administratifs qui subsistent ne suffiraient pas à notre malheur<sup>208</sup> ! »

En 1936, Marcel Oger tient un discours similaire : « D'autres pays ont pu constituer leur armature sportive par des décrets d'obligation. Jusqu'à plus ample informé, nous ne croyons pas que le sportif français puisse accepter de telles méthodes<sup>209</sup>. »

Le soutien du quotidien sportif à l'organisation mise en place par la Charte des sports de décembre 1940 pourrait donc passer pour un renoncement. Sans doute les circonstances expliquent pour une part le soutien, somme toute mesuré, qu'il apporte à un régime de « liberté contrôlée » qui peut apparaître comme un moindre mal (le sport n'est pas « fonctionnarisé<sup>210</sup> ») et un mal nécessaire (eu égard à « l'épreuve » que traverse le pays). Les rédacteurs de *L'Auto* ne restent-ils pas cependant intimement convaincus de la supériorité de l'initiative privée ? C'est ce que l'on peut déduire de la lecture de cette précision, donnée par Marcel Oger en conclusion du compte rendu d'une conférence de presse du commissaire général aux Sports : « Retenons, selon un mot du commissaire général, que l'État se résout à “prendre exemple sur l'initiative privée” en créant des stades spectaculaires pour la plupart de nos grands sports<sup>211</sup>. »

Pour ce qui concerne le sport-spectacle en revanche, le quotidien sportif campe sur ses positions : l'État outrepassa son rôle lorsqu'il prétend éradiquer la pratique sportive professionnelle. Les propos tenus par Léo Lagrange, les intentions de Jean Ybarnégaray et les décisions prises par Jean Borotra puis Joseph Pascot suscitent des critiques parfois vives de la part de *L'Auto*.

### L'Auto, force de proposition

Le quotidien sportif ne se contente pas d'informer ses lecteurs. Il émet des préconisations en matière d'organisation de l'éducation physique et des sports. Il relaie celles de ses lecteurs ou celles de personnalités du monde sportif. C'est ainsi qu'il organise un « concours du

---

208. Goddet Jacques, « Vivons seuls ! », *L'Auto*, 3 février 1933, p. 1.

209. Oger Marcel, « D'une entente possible et nécessaire entre les ministres et les fédérations », *L'Auto*, 10 septembre 1936, p. 6.

210. Oger Marcel, « La Charte des sports est officielle... », *L'Auto*, 9 avril 1941, p. 1-2.

211. Oger Marcel, « L'équipement sportif – Chaque sport doit avoir dans l'avenir un stade fédéral que financera l'État », *L'Auto*, 10 juillet 1944, p. 1

stade idéal » dont les résultats sont publiés en septembre 1919. Lors de la création du sous-secrétariat d'État de l'Éducation physique en novembre 1928, Marcel Oger expose sa conception de l'EP, émet quelques recommandations, fixe une feuille de route.

Il en va de même en juillet 1940, au moment où l'État français envisage de revoir de fond en comble l'organisation du sport français. Le quotidien sportif entend y contribuer en prodiguant ses conseils. C'est en ce sens qu'il faut comprendre la publication en juillet 1940 des articles de Robert Perrier sur l'éducation physique et les sports en Allemagne, parus une première fois en 1937, et la naissance d'une rubrique nouvelle, « L'éducation physique de demain », qui vient meubler les colonnes de *L'Auto* à un moment où les événements sportifs sont rares.

*L'Auto* se félicite par ailleurs des réalisations qui sont la concrétisation de ses propositions, non sans parfois une part d'aplomb. Ainsi, par exemple, le brevet sportif populaire serait « Le résultat de 35 années de campagne de *L'Auto*<sup>212</sup> ». Quelques jours plus tard, Henri Desgrange écrit à propos des avantages proposés pour les conscrits titulaires du BSP 3<sup>e</sup> échelon : « Monsieur le ministre, je vous montrerai certains numéros de *L'Auto* vieux de plus de trente ans où nous demandions pour les Français des avantages identiques<sup>213</sup>. » En juin 1937, Marcel Oger rapporte une initiative à laquelle *L'Auto* a apporté son concours, ayant permis d'édifier un stade dans un chef-lieu de canton de 3 000 habitants : « Le stade de Sillé-le-Guillaume peut marquer, si les pouvoirs publics le veulent, une grande date dans l'histoire à peine amorcée de l'équipement sportif de la France toute entière<sup>214</sup>. »

## Mobiliser les (é)lecteurs

Malgré l'engagement pris lors de sa création et périodiquement réitéré, le quotidien sportif sort de sa neutralité au moment des élections législatives, non pas de façon ouverte, mais sous couvert de défendre le

---

212. Meyer Gaston, « Le résultat de 35 années de campagne de *L'Auto* – Une réalisation pratique de grande envergure : LE BREVET SPORTIF POPULAIRE », *L'Auto*, 29 septembre 1936, p. 1.

213. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Le brevet sportif », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> octobre 1936, p. 1.

214. Oger Marcel, « Si l'on voulait... Le grand exemple de Sillé le Guillaume... », *L'Auto*, 2 juin 1937, p. 1

mouvement sportif et d'inviter les sportifs à faire entendre leur voix auprès des parlementaires.

Le procédé est une première fois employé à l'occasion des élections législatives de 1914 : les candidats à la députation reçoivent une lettre les invitant à déclarer s'ils voteront ou non les impôts nouveaux sur l'automobile<sup>215</sup>. Le quotidien sportif publie les réponses dans une rubrique intitulée « nos amis » : « Et nous devrions nous en souvenir demain pour n'accorder nos voix qu'aux candidats qui nous auront promis de s'opposer à la création de nouveaux impôts sur l'automobile et se seront engagés à prêter toujours leur concours à la cause des sports<sup>216</sup>. »

À la veille des échéances électorales de l'entre-deux-guerres, *L'Auto* renouvelle l'opération. Le 5 novembre 1919, *L'Auto* publie une liste de quarante députés et sénateurs ayant donné leur adhésion au programme du syndicat des sportifs.

Les sportifs, libres de manifester leur opinion politique, ont le devoir d'incorporer sur la liste de leur choix, le ou les noms des candidats ayant apporté à la cause sportive des preuves de leur dévouement. [...] D'autre part, le syndicat des sportifs rappelle aux sportifs habitant les 9, 4, 11, 12 et 20<sup>e</sup> arr. de Paris le rôle de M. Henry Paté et les services rendus à la cause sportive<sup>217</sup>.

À l'approche des élections législatives de 1924, *L'Auto* prend à nouveau parti pour les candidats ayant servi la cause de l'éducation physique et des sports ou susceptibles de la défendre. Ce ne sont parfois que des entrefilets publiés, à partir du mois d'avril, sous le titre « les candidats sportifs ». Ce sont à plusieurs reprises des portraits chantant les louanges de tel ou tel candidat : Michel Missoffe, Frantz Reichel, Maurice Binder, Marc Sangnier et surtout Henry Paté. C'est pour finir « une nomenclature sportive des candidats députés » récapitulatif, du 7 au 10 mai, la contribution des députés sortants à la cause sportive.

Au cours des semaines qui précèdent les législatives d'avril 1928, *L'Auto* publie une série d'articles signés Marcel Berger et Marcel Oger sur les idées des différentes formations politiques de tous bords en matière d'éducation physique et de sport. Une façon d'orienter le vote de ses

---

215. « Aux candidats la parole », *L'Auto*, 22 avril 1914, p. 1.

216. Saint-Rémy E. de, « C'est le moment de nous défendre – Ceux qui ne sont pas pour nous sont contre nous ! », *L'Auto*, 25 avril 1914, p. 1.

217. « Un manifeste des sportifs », *L'Auto*, 5 novembre 1919, p. 2.

lecteurs en faveur des défenseurs de la cause sportive. Comme en 1924, le journal publie en deuxième page des portraits de parlementaires s'étant signalés pour leur action en faveur de l'EP, du sport, de l'heure d'été ou de l'automobile, sous la rubrique « Les élections législatives » qui devient à partir du 11 avril « Les candidats sportifs ».

À la veille des élections législatives de 1932, *L'Auto* informe ses lecteurs :

Nous avons publié, voilà plusieurs semaines, un programme que nous soumettions aux candidats qui se présenteront devant les électeurs dimanche prochain. On sait notre désir de ne point faire de politique. On trouve des sportifs dans tous les partis. Mais c'est notre droit – même notre devoir – de dire à nos lecteurs les titres sportifs des candidats qui se présentent devant eux<sup>218</sup>.

Les jours suivants, le quotidien sportif publie sous le titre « Les 1<sup>er</sup> et 8 mai : des sportifs se présentent aux élections législatives », une série de portraits de candidats.

Lors des élections d'avril et mai 1936, *L'Auto* engage une campagne de grande envergure, dans deux directions. La première se résume à ce mot d'ordre : « Votez automobile ! ». Il s'agit d'inviter les lecteurs du quotidien sportif à préférer les candidats qui auront accepté une série de revendications en faveur de cette grande industrie nationale, notamment, de la réduction des taxes sur le carburant, en publiant les réponses données par ces candidats. Est-ce une façon de prendre parti contre les candidats du Front populaire ? Pas nécessairement, dans la mesure où des candidats comme Gaston Gérard (gauche démocratique et radicale indépendante) ou Jean Zay (radical-socialiste) ont répondu favorablement au référendum de *L'Auto*.

La seconde, développée du 16 avril au 3 mai en seize articles réunis dans une rubrique intitulée « Pour la race française. Le cahier de revendications de *L'Auto* », porte sur l'éducation physique et les sports. C'est un réquisitoire sans nuance contre l'action de l'État depuis les années 1920 et tout particulièrement contre les parlementaires et les gouvernements de la législature qui s'achève : taux de réformés trop important ; inaction du groupe parlementaire de l'éducation physique et des sports ;

---

218. « Les 1<sup>er</sup> et 8 mai – Des sportifs se présentent aux élections législatives », *L'Auto*, 27 avril 1932, p. 2.

mise en sommeil du conseil supérieur de l'éducation physique et des sports ; instabilité des ministres chargés de l'EP et des sports ; indigence des budgets alloués à l'EP, aux sports et à la construction des terrains de jeux ; etc.

## Conclusion

Les prises de position de *L'Auto* vis-à-vis de l'intervention de l'État dans le domaine de la préparation militaire, de l'éducation physique et des sports évoluent significativement au cours de ses quarante-quatre années d'existence, de la défense intransigeante de l'initiative privée à l'acceptation d'une intervention de l'État limitée à l'éducation physique et à la pratique sportive du plus grand nombre.

Le quotidien sportif reste cependant fidèle à une ligne éditoriale conservatrice, malgré les prises de position d'Henri Desgrange en faveur des projets du Parti communiste, de la FSGT et du Front populaire en mai 1936, prises de position qui relèvent vraisemblablement d'une logique de défi (Henri Desgrange est trop grandiloquent pour être sincère). Le contenu du journal est même assez souvent teinté d'anti-parlementarisme. Le quotidien sportif s'inscrit dans une tradition populaire de raillerie et de méfiance vis-à-vis des députés et des sénateurs, flattant ainsi la masse de ses lecteurs. Mais parfois, les propos sont plus vindicatifs. Ils participent alors d'une forme de *lobbying* : malmener les parlementaires et le gouvernement, entretenir le mécontentement de l'opinion publique, participe d'une stratégie de défense des intérêts du monde de l'automobile et/ou de ceux du monde sportif.

Le dispositif de traitement des informations concernant l'intervention de l'État dans le domaine de la préparation militaire, de l'éducation physique et des sports est, à quelques variantes près, toujours le même : les nouvelles délivrées au jour le jour, parfois sous forme de feuilleton donnant naissance à une rubrique éphémère (lorsque l'événement se déploie sur plusieurs jours, plusieurs semaines ou rebondit de loin en loin), sont plus ou moins détaillées, et ne sont au mieux assorties que de brefs commentaires et d'impressions à chaud. Les nouvelles d'importance sont commentées un ou deux jours plus tard par Henri Desgrange puis Jacques Goddet ou quelque personnalité extérieure au journal faisant autorité sur le sujet. Là, les prises de position sont nettes, pour ou contre, rigoureusement argumentées ou passionnées. Henri Desgrange s'en fait une spécialité. Dans la rubrique « Allo ! Allo ! », alimentée au

quotidien par des nouvelles brèves et des réclames à peine déguisées en informations, puis dans la rubrique « D'un jour à l'autre », il donne libre court à sa verve. Après sa mort, Jacques Goddet reprend la rubrique « D'un jour à l'autre » et, comme son mentor, marche dans les pas des grands éditorialistes de la presse d'opinion. *L'Auto* s'insurge souvent contre les lenteurs et les incohérences, mais se réjouit aussi et se félicite des progrès de la cause de l'EP et des sports.

La ligne éditoriale de *L'Auto* n'est cependant pas toujours aussi unifiée qu'on pourrait le penser de prime abord : certains journalistes jouissent manifestement d'une marge d'autonomie importante : Charles Faroux, spécialiste des questions automobiles, Marcel Oger, spécialiste des questions politiques, et Robert Perrier, dont les reportages à l'étranger décrivent des exemples à suivre. La ligne éditoriale d'un quotidien sportif comme *L'Auto*, sur ce sujet comme sur d'autres, fait en permanence l'objet d'une négociation, à laquelle participent les uns et les autres, avec un succès proportionnel à leur prestige, à leur ancienneté, et à leur proximité avec le patron. On voit même poindre, sur certains sujets, un désaccord entre Henri Desgrange et ses collaborateurs, notamment sur l'exemplarité de l'Allemagne en matière d'encadrement de l'éducation physique et des sports : si la ligne éditoriale du journal consiste à vanter les mesures prises en Allemagne afin de convaincre le gouvernement de suivre la même voie, Henri Desgrange reste, après la publication des articles de Robert Perrier sur « la révolution sportive de l'Allemagne hitlérienne » (en sept parties du 1<sup>er</sup> au 12 décembre 1933), étonnamment silencieux. Et la chronique qu'il consacre à l'enquête d'Ernest Loisel en Allemagne (dont le quotidien sportif publie le compte rendu du 16 au 19 novembre 1937), au ton inhabituellement mesuré, résonne comme une mise en garde : « Le cheptel humain a pour eux la même importance que leur outillage guerrier. Une cage thoracique ample et souple, des jambes solides, des poumons inépuisables, un cœur sans fêlure, des reins très sains, un bon estomac, tout cela, pour nos voisins, vaut des grenades, des minenwerfer, des boulets de canon et des gaz asphyxiants<sup>219</sup>. » Le directeur de *L'Auto* demeure profondément germanophobe.

---

219. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Une enquête utile », *L'Auto*, 19 novembre 1937, p. 1.



## CHAPITRE XII

# **L'Auto et la défense de l'amateurisme**

**Benoît Caritey et Tom Busseuil**

---

Dans le monde des sports, la défense de l'amateurisme est, des années 1880 aux années 1980, au cœur de débats passionnés et de conflits incessants. La question de l'amateurisme et du professionnalisme s'y pose en effet d'une façon singulière : alors que dans les autres domaines de la vie sociale, « amateurisme » est synonyme de moindre valeur et « professionnalisme » une garantie de sérieux et de qualité, dans le monde sportif, le professionnel est considéré avec mépris et seul l'amateur semble pouvoir prétendre à l'excellence, aux yeux de certains tout au moins. Dirigeants, pratiquants et journalistes sportifs débattent avec passion de questions qui, pour la plupart, ne sont plus à nos yeux que des points de détail. Les uns partent en croisade contre tout ce qui laisse prise au doute quant à la pureté des motivations de l'athlète. Les autres plaident en faveur d'un assouplissement des règlements d'amateurisme.

Si *L'Auto* consacre une place importante au sport professionnel qui constitue l'essentiel de son fonds de commerce, il accorde également une attention soutenue à ces débats et conflits qui se déplacent sans cesse, au gré des « affaires », d'une activité sportive à l'autre et d'un point de la doctrine à un autre. C'est un sujet à propos duquel il n'existe apparemment pas de ligne éditoriale clairement établie. L'équipe de rédaction paraît à la fois divisée et versatile. On défend tout et son contraire à *L'Auto* : la pureté de l'amateurisme intégral et les petits arrangements avec les grands principes qui le régissent ; la supériorité de l'amateur sur le professionnel et celle du professionnel sur l'amateur ; des sanctions exemplaires pour les contrevenants et l'indulgence des juges. On se

contredit à tel point que la sincérité des prises de position du quotidien sportif et de ses rédacteurs est sujette à caution. Progressivement cependant, une thèse se dessine : si la pureté de l'amateurisme reste une cause à défendre – parce que seul le sport amateur a une valeur sociale, éducative et sanitaire –, on estime, à *L'Auto*, que la stricte application des grands principes qui le régissent est, à mesure que les années passent et que le sport devient une affaire sérieuse, de plus en plus incompatible avec les contraintes du sport de haut niveau.

C'est ce qui ressort d'une analyse du discours sur l'amateurisme et le professionnalisme dans *L'Auto* fondée sur une interrogation par mots clés (« amateurisme » et « professionnalisme ») de l'ensemble de la collection. Compte tenu de l'inégal taux d'océrisation, dû à la médiocre qualité des exemplaires numérisés (la qualité d'impression de *L'Auto* n'est pas toujours optimale, et certaines pages sont trop dégradées pour permettre une reconnaissance optique des textes imprimés satisfaisante) et à l'absence de correction et de relecture des fichiers-textes créés par OCR, toutes les occurrences des mots recherchés n'ont pas été relevées, loin s'en faut. Une simple lecture des articles consacrés au sujet permet de constater l'étendue des lacunes. Cette interrogation par mots clés a été complétée par un dépouillement ciblé autour des principales affaires faisant débat entre 1900 et 1944. Sans prétendre à l'exhaustivité, cette étude met en lumière les différentes facettes du discours de *L'Auto* sur l'amateurisme et le professionnalisme en sport.

## **Amateurisme et professionnalisme : l'agenda de *L'Auto***

L'objet de cette première partie est de passer en revue les faits, les affaires et controverses relevant du thème de l'amateurisme et du professionnalisme, relatés dans les colonnes de *L'Auto* entre 1900 et 1944. Plus qu'un survol de l'histoire de l'amateurisme à proprement parler, cet inventaire porte sur la couverture médiatique dont elle fait l'objet. Il convient en effet de tenir compte des « effets d'agenda » : l'équipe de rédaction du quotidien sportif opère des choix dans le flux continu des nouvelles, leur accorde une attention qui ne correspond pas toujours à leur importance réelle et joue ainsi un rôle dans l'établissement de sujets de débat dans l'opinion publique<sup>1</sup>. Il est certes impossible d'évaluer pré-

---

1. « *The press may not be successful much of the time in telling people what to think, but it is stunningly successful in telling its readers what to... think about.* » Cohen Bernard C.,

cisément l'ampleur de ces « effets d'agenda » dans la mesure où l'histoire de l'amateurisme et du professionnalisme dans les sports en France reste pour l'essentiel à écrire, quand bien même plusieurs études de grand intérêt y ont été consacrées<sup>2</sup>.

Quoi qu'il en soit, un survol des principaux thèmes traités dans les colonnes de *L'Auto* au sujet de l'amateurisme et du professionnalisme sportifs permet d'inventorier les questions qui ont été portées à l'attention du public, que le quotidien sportif en ait parlé de sa propre initiative ou pour suivre un mouvement engagé par d'autres journaux. Mais pour en savoir plus sur ce point, une analyse comparée de la couverture médiatique des questions d'amateurisme et de professionnalisme dans les différents titres de la presse française serait utile pour savoir précisément qui, de *L'Auto* ou de ses concurrents, est à l'origine de l'information.

### L'amateurisme en cyclisme

Lors du lancement de *L'Auto-Vélo*, en octobre 1900, une crise vient juste d'éclater entre l'Union vélocipédique de France, l'Union des sociétés françaises de sports athlétiques et la Fédération cycliste amateur de France. L'USFSA avait créé, au début des années 1890, une section de cyclisme amateur. La FCAF avait été fondée en 1896 – après que l'UVF ait adopté le règlement de l'amateurisme de l'USFSA – pour défendre une définition plus « libérale » de l'amateurisme. Les trois fédérations concurrentes avaient conclu en novembre 1899 un traité d'entente reconnaissant à l'UVF le droit exclusif de diriger le cyclisme. En contrepartie, la fédération vélocipédique s'engageait à respecter le règlement de l'amateurisme de l'USFSA. Or, en septembre 1900, l'UVF dénonce ce traité. Cela ravive les tensions entre les trois fédérations, chacune défendant sa propre définition de l'amateur. Le débat se focalise sur la question des prix accordés dans les courses : où se situe la frontière entre l'amateur et le professionnel ? À partir de quel moment le désintéressement cède-t-il le pas à la vénalité ? Peut-on tolérer ou, au contraire, faut-il interdire que les prix gagnés participent au financement d'une pratique sportive onéreuse ?

---

*The Press and Foreign Policy*, Princeton, Princeton U.P., 1963, p. 13.

2. L'étude pionnière de Marianne Lassus (*L'affaire Ladoumègue : le débat amateurisme/professionnalisme dans les années trente*, Paris, L'Harmattan, 2000), ainsi que l'analyse de Florence Carpentier (*Le comité international olympique en crises, la présidence de Henri de Baillet-Latour, 1925-1940*, Paris, L'Harmattan, 2004), notamment.

Rapidement cependant, les questions d'amateurisme en cyclisme semblent perdre tout intérêt pour le quotidien sportif alors même que l'UVF cherche en vain une formule satisfaisante. Le conflit se déporte sur d'autres activités.

## L'amateurisme dans les sports athlétiques à la Belle Époque

Au cours des années 1900, tandis que le conflit autour des questions d'amateurisme en cyclisme s'épuise en vaines querelles, le monde de l'aviron est divisé entre, d'un côté, les défenseurs d'une définition stricte de l'amateurisme et, de l'autre, les partisans de la possibilité de toucher des frais de déplacement et des prix permettant de contribuer au financement d'une pratique au coût élevé.

Par ailleurs, dans le monde de la course à pied se pose le problème de la coexistence des courses professionnelles – organisées dans le cadre de la Fédération des sociétés athlétiques professionnelles de France – et des courses amateurs. Si la séparation est nette entre ceux qui ont touché des prix en espèces, fussent-ils d'un montant dérisoire, et ceux qui n'ont jamais couru que pour l'honneur, la possibilité offerte aux *pedestrians* professionnels d'être requalifiés amateurs fait cependant débat. Les uns l'acceptent, à condition toutefois que les demandeurs remboursent les sommes gagnées, les autres s'y opposent catégoriquement, estimant la faute inexpiable.

Les *tennismen* ne sont pas à l'abri de tentations contraires aux principes de l'amateurisme. Dans les années 1910, plusieurs « As » sont soupçonnés d'avoir revendu les prix qu'ils avaient gagnés, d'avoir converti les « bons » offerts aux vainqueurs de certains tournois en objets de première nécessité, ou d'avoir bénéficié de tarifs de complaisance dans les hôtels organisateurs des tournois auxquels ils avaient participé.

## Racolage et amateurisme marron en rugby et en football

Bien que les premières affaires de racolage remontent aux années 1910, l'amateurisme marron en rugby et en football est un trait dominant de l'entre-deux-guerres : les rumeurs, les plaintes et les dénonciations concernant les conditions de transfert des joueurs sont de plus en plus fréquentes. Elles invitent à penser que les avantages, les emplois et les rémunérations occultes offerts par les grands clubs de rugby et de football aux joueurs de talent qu'ils recrutent sont monnaie courante.

Si la jeune fédération de rugby<sup>3</sup> reste farouchement attachée aux principes de l'amateurisme, elle s'avère totalement impuissante à lutter contre le racolage et l'amateurisme marron. Et l'histoire du rugby en France au cours des années 1920 et 1930 apparaît comme une succession de crises et de conflits : crise conduisant à la création d'une commission de l'amateurisme à la FFR, chargée d'enquêter sur la conformité des transferts aux règles de l'amateurisme (1922) ; crise à chaque fois que la commission d'amateurisme, désavouée par le bureau fédéral, démissionne (ce qui survient à trois reprises au moins) ; « affaire Quillan<sup>4</sup> » (1925-1930) ; conflit lors du schisme d'une douzaine de grands clubs, aboutissant à la création de l'Union française de rugby amateur (1930) ; crise au moment où la *Rugby Union* annonce sa décision de rompre avec le rugby français (1931) ; conflit avec le monde naissant du rugby à treize (1934-1940)...

L'histoire du football est moins tumultueuse, en apparence tout au moins. « L'affaire Jooris<sup>5</sup> » ne fait pas l'objet d'une couverture équivalente à celle des « scandales » qui touchent au même moment le monde du rugby. Les cas avérés d'amateurisme marron s'y règlent avec un minimum de publicité, et la fédération de football accepte de renoncer à l'amateurisme intégral en reconnaissant le « manque à gagner » (1923), puis en organisant, non sans difficultés liées à la résistance d'une partie des dirigeants du football français, la pratique professionnelle (1932). Chaque étape de cette évolution est un moment d'intensification des luttes entre les défenseurs de l'amateurisme et les partisans de son aménagement.

Malgré la reconnaissance du football professionnel par la FFFA et la création de la Ligue de rugby à treize, des affaires d'amateurisme marron continuent de défrayer la chronique sportive et entretiennent un malaise. Comment justifier le professionnalisme sportif s'il ne

- 
3. La Fédération française de rugby est créée en 1919. Elle succède au comité de rugby de l'Union des sociétés françaises de sports athlétiques qui gérait la pratique jusqu'à la Première Guerre mondiale.
  4. En 1925, Jean Bourrel, fabricant de chapeaux à Quillan, monte une équipe de rugby de premier plan en débauchant dans les grands clubs de la région des joueurs qu'il emploie dans son usine. L'US Quillan parvient à se hisser à trois reprises en finale du championnat de France, remportant même le titre en 1929. Jean Bourrel cesse de soutenir le club après 1930.
  5. Henri Jooris, président de l'Olympique lillois, président de la Ligue du Nord de football-association, et membre de la commission des transferts de la FFFA, est suspendu de 1924 à 1927 pour avoir rémunéré les joueurs de son club.

permet pas d'éradiquer l'amateurisme marron ? Pour *L'Auto*, qui avait argumenté en ce sens, ce constat est source d'embarras. Le quotidien sportif ne s'appesantit guère sur les affaires qui touchent le football dans les années 1932-1940, alors qu'il donne un large écho aux difficultés du rugby dont les dirigeants restent farouchement attachés à la doctrine de l'amateurisme intégral. Mais à partir de 1940, alors que les décisions du commissariat général à l'Éducation générale et aux Sports condamnent le football professionnel, *L'Auto* fait ses choux gras des dérives d'un football prétendument purifié.

### L'amateurisme marron en tennis

À partir des années 1920, les entorses aux principes de l'amateurisme des joueurs de tennis se précisent. Les récompenses offertes aux vainqueurs des tournois ne sont pas toujours compatibles avec les règles de l'amateurisme intégral. Les villes, les hôtels ou les casinos qui organisent des tournois de tennis proposent aux champions qui en assureront le succès, des conditions d'hébergement de complaisance et leur remboursent leurs frais avec générosité. Les déplacements de plus en plus fréquents et de plus en plus longs des « As » sont difficilement conciliables avec l'exercice d'un métier.

Par ailleurs, le passage au professionnalisme de joueurs de renommée internationale, français (Suzanne Lenglen et Paul Féret en 1926 ; Henri Cochet en 1933) et étrangers (William Johnson en 1928 ; William Tilden en 1931 ; Fred Perry et Donald Budge en 1938), fait débat. Et dans la mesure où le succès du tennis professionnel fait de plus en plus ombrage au tennis amateur, certains dirigeants défendent, à partir des années 1930, la possibilité d'organiser des tournois *open*<sup>6</sup>, provoquant l'ire des défenseurs du tennis amateur.

### L'amateurisme des « As » de la course à pied

Le succès public de la course à pied a des conséquences manifestement contraires aux principes de l'amateurisme. Dans les années 1920, les tournées de Charles Paddock et de Paavo Nurmi sont jugées incompatibles avec le statut d'amateur, dans la mesure où elles les empêchent d'avoir une activité professionnelle suivie. Mais c'est surtout

---

6. Des tournois ouverts à tous, amateurs et professionnels.

« l'affaire Ladoumègue » qui retient l'attention de *L'Auto*, une affaire qui se déroule en trois temps. En 1928, Ladoumègue refuse de participer à une tournée de l'équipe de France d'athlétisme au Japon, malgré les tentatives de corruption d'un dirigeant de la FFA. Il est suspendu pour trois mois. En 1931, il est soupçonné d'avoir monnayé sa participation à un *meeting* d'athlétisme à Francfort. Il est finalement mis hors de cause, mais le dirigeant du Club athlétique des sports généraux qui avait négocié sa participation est radié par la FFA. Son amateurisme semble cependant d'autant plus sujet à caution que ses transferts d'un club à l'autre s'accompagnent de changements de situation professionnelle considérés comme le résultat d'actes de racolage. Il est finalement radié par la FFA en mars 1932, après un feuilleton de plusieurs mois, pour avoir consenti à participer à une réunion athlétique organisée par le Havre athlétique club contre la somme de 6 000 francs. Plus l'issue semble inéluctable, et plus *L'Auto* se montre indulgent vis-à-vis du champion, prenant le contre-pied du discours tenu quelques années auparavant. Et tout en louant le courage de la FFA, il plaide en faveur de la réhabilitation du champion déchu.

Quelques semaines après la radiation de Ladoumègue, la Fédération internationale d'athlétisme décide de suspendre Paavo Nurmi, coupable d'avoir accepté de participer à une compétition contre une part de la recette. L'obstination de la fédération finlandaise d'athlétisme à nier l'évidence insupporte *L'Auto* : les preuves qui ont conduit la fédération internationale à radier Nurmi sont accablantes<sup>7</sup>, mais les Finlandais se refusent à entériner la sanction de l'IAAF.

L'affaire Ladoumègue rebondit en 1935, au moment où Ernest Lafont, ministre de la Santé publique en charge de l'Éducation physique, demande à la FFA d'examiner la possibilité de requalifier le champion. La fédération rend un avis négatif, une décision que *L'Auto* critique violemment. Et le quotidien sportif salue la réhabilitation de « Julot » (1943), dont il loue l'esprit sportif.

Avant même ses victoires aux Jeux de Berlin, mais surtout après, Jesse Owens est la cible des critiques de *L'Auto*. Son statut d'étudiant en fait l'archétype de l'amateurisme marron à l'américaine. Ses participations à des *meetings* aux finalités manifestement plus mercantiles que

---

7. La preuve en est établie par la publication d'un contrat passé entre les différentes parties, contrat dont les exemplaires devaient être détruits une fois honoré, mais dont une copie avait été conservée.

sportives scandalisent. La tentation qu'on lui prête d'avoir envisagé de passer professionnel après les Jeux et l'indécision de la fédération américaine d'athlétisme qui tarde à le disqualifier, agacent et alimentent la critique des Jeux olympiques.

## Les Jeux olympiques

Si chaque Olympiade fait l'objet d'une couverture importante, à la hauteur de son retentissement grandissant dans l'opinion publique, *L'Auto* s'emploie à partir de 1924 à dénoncer la mascarade que constituent les Jeux olympiques. Des amateurs notoirement « marrons » y sont admis parce qu'ils constituent des chances de médaille. Les exemples ne manquent pas de champions qui passent professionnels juste après les Jeux. Leur fédération avait manifestement fait en sorte qu'ils ne sautent pas le pas plus tôt, afin de ne pas affaiblir la délégation nationale. Par ailleurs, le quotidien sportif estime que seuls des sportifs privilégiés sur le plan de la fortune peuvent s'offrir le luxe de ne pas travailler pendant la durée des Jeux. Les autres sont inévitablement des « faux amateurs » en cela qu'ils ne peuvent subvenir seuls à leur train de vie de champion. Enfin, une nation ne peut briller dans les compétitions internationales qu'à la condition d'y envoyer des athlètes entraînés, qui n'ont plus rien à voir avec de véritables amateurs dès lors qu'ils consacrent l'essentiel de leur temps à la pratique de leur sport. Les Jeux olympiques d'Amsterdam (1928) et de Los Angeles (1932), de même que les congrès olympiques et les sessions annuelles du CIO sont pour *L'Auto* l'occasion de dénoncer l'intransigeance des dirigeants olympiques et de tous ceux, qualifiés de rêveurs ou d'hypocrites, qui persistent à vouloir que les Jeux soient réservés aux seuls amateurs.

Après les Jeux de Berlin, une polémique oppose *L'Auto* et Pierre de Coubertin. En réponse à l'article-bilan de Jacques Goddet<sup>8</sup>, le rénovateur des Jeux olympiques affirme qu'il n'y a pas un mot dans le serment olympique qui fasse allusion à l'amateurisme. Fernand Lomazzi, Marcel Oger et Henri Desgrange s'emploient à réfuter ses affirmations, ce qui place le quotidien sportif dans une situation délicate au moment de la mort de Coubertin, en septembre 1937 : comment s'associer à l'hommage unanime de la presse sans se renier ?

---

8. Goddet Jacques, « Les Jeux défigurés », *L'Auto*, 17 août 1936, p. 1 et 5.

## L'opposition des pouvoirs publics au professionnalisme

Les responsables ministériels de l'éducation physique et des sports s'élèvent régulièrement contre les dérives du sport. En 1922, Gaston Vidal, alors sous-secrétaire d'État à l'Enseignement technique chargé de l'Éducation physique, met publiquement en doute l'amateurisme des joueurs de rugby

En 1929, après que la FFFA ait mis en place une commission d'étude du statut du joueur salarié, Henry Paté, alors sous-secrétaire d'État à l'Éducation physique, annonce son intention de retirer leur agrément aux fédérations s'occupant de sport professionnel et de faire payer la taxe sur les spectacles aux clubs employant des joueurs salariés.

Léo Lagrange en 1936, Jean Zay en 1939 et Jean Ybarnégary en 1940 font publiquement part de leur intention de purger le sport du professionnalisme. Jean Borotra puis Joseph Pascot prennent un certain nombre de mesures en ce sens. *L'Auto* se lance alors dans une campagne visant à défendre l'honorabilité du sport professionnel, sa supériorité technique sur le sport amateur et à souligner les incohérences et les effets pervers de la politique du commissariat général à l'Éducation générale et aux Sports qui serait à l'origine d'une recrudescence de l'amateurisme marron.

### Quand *L'Auto* est « celui par qui le scandale arrive »

*L'Auto* ne se contente pas d'informer ses lecteurs des tribulations de l'amateurisme et du professionnalisme et de les commenter. Il contribue aux débats sur le sujet. Une dizaine des « enquêtes » que le journal lance à intervalles réguliers sur toute question d'actualité dans le monde des sports est consacrée au sujet entre 1922 et 1938<sup>9</sup>. Et, à trois reprises au moins, le quotidien sportif est à l'origine d'une « affaire ».

En 1929, *L'Auto* publie les mémoires de Pierre Chayriguès en feuilleton, intitulé « 25 ans de football<sup>10</sup> ». À côté de ses souvenirs personnels, de l'évocation des principales péripéties de sa carrière et du récit des grands matchs auxquels il a participé, le gardien vedette du Red Star

---

9. « Les enquêtes de *L'Auto* » et « Les grandes enquêtes de *L'Auto* » consistent à demander leur avis aux lecteurs du quotidien sportif et/ou à interroger un éventail aussi large que possible de personnalités du monde sportif sur toute question d'actualité sportive faisant débat.

10. Du 7 au 30 mars 1929, p. 3.

et de l'équipe de France de football des années 1911-1925 témoigne des manquements aux règles de l'amateurisme dont il s'est rendu coupable au long de sa carrière sportive : primes à la signature, salaires, cachets... Au moment où la fédération de football vient de nommer une commission chargée d'étudier les questions d'amateurisme et de professionnalisme, le quotidien sportif jette un pavé dans la mare. Les aveux de celui que Lucien Gamblin qualifie de « footballer [*sic*] français le plus populaire sur nos terrains, depuis que le football est pratiqué en France<sup>11</sup> » (ce qui ne leur donne que plus de poids) sont la preuve irréfutable que les clubs et la fédération de football pratiquent l'amateurisme marron à grande échelle. Les réactions sont nombreuses : protestations gênées des dirigeants de la FFFA mis en cause ; vive émotion des partisans de l'amateurisme intégral ; reproches des défenseurs du football.

Entre 1928 et 1932, *L'Auto* – on l'a vu – mène la vie dure à Jules Ladoumègue. Lorsqu'en janvier 1931, « l'affaire de Francfort » éclate au grand jour, *L'Auto* ne se contente pas de faire écho, comme d'autres titres de la presse parisienne, aux informations publiées dans la presse allemande, à l'origine des révélations mettant en cause le champion français. Le journal décide de publier la lettre que les organisateurs du *meeting* de Francfort ont adressée par erreur à Géo Lefèvre, « ancien collaborateur » du journal et dirigeant du Stade français, l'ancien club du champion<sup>12</sup>, lettre attestant que la participation de Ladoumègue au *meeting* de Francfort avait bel et bien été monnayée. Les tractations ayant été menées par un dirigeant du CASG, le champion français échappe à la radiation, pour quelques mois seulement<sup>13</sup>.

En 1934, *L'Auto* lance une vaste campagne de dénonciation des mœurs des joueurs et des clubs de rugby sur la base des informations recueillies par Robert Perrier auprès d'anciens joueurs de rugby à quinze passés au rugby à treize. Les témoignages de ces transfuges sont accablants : racolage ; emplois offerts aux joueurs ; surenchère dans la rémunération ; rentes de situations ; jusqu'à la recette d'un match organisé pour venir en aide à la famille d'un joueur décédé en partie détournée au profit du club organisateur et des joueurs... Les accusations sont précises : des noms de joueurs, de dirigeants, de clubs sont cités ; les

---

11. Gamblin Lucien, « Le chat », préface au feuilleton « 25 ans de football », *L'Auto*, 7 mars 1929, p. 3.

12. Ladoumègue quitte le Stade français pour le Club athlétique des sports généraux en 1928, après « l'affaire du Japon ».

13. En mars 1932, il est exclu par la FFA suite à « l'affaire du Havre ».

sommes offertes sont indiquées ; des documents (lettres et télégrammes) sont reproduits. Dans leurs éditoriaux, Lucien Dubech, Jacques Goddet et Henri Desgrange critiquent, une fois encore, l'hypocrisie de l'amateurisme marron et fustigent les dirigeants de clubs et les « pontifes » de la fédération dont la « triste mentalité » tue le rugby. L'affaire intervient dans un contexte bien particulier : après la crise consécutive au schisme des clubs fondateurs de l'Union française de rugby amateur, après le choc causé par la rupture des fédérations de rugby britanniques avec la FFR, le monde du rugby français manifeste la volonté de rompre avec les errements du passé ; l'UFRA et la FFR ont fusionné ; des mesures ont été prises pour éradiquer la brutalité et le racolage ; il semble même envisageable, en ce début d'année 1934, que les Britanniques acceptent de jouer à nouveau contre les Français. Les révélations publiées dans *L'Auto* arrivent au plus mauvais moment pour la FFR. Une réunion de son bureau national est convoquée en urgence. La suppression du championnat national, considéré comme étant la cause de tous les maux dont souffre le rugby français, est envisagée. Mais les partisans du maintien du championnat sont nombreux et leur influence considérable. Et sa suppression, dont les Britanniques font un préalable à la reprise de rencontres sportives avec les Français, est finalement repoussée. Une commission de discipline, chargée d'instruire les affaires d'amateurisme marron révélées dans les colonnes de *L'Auto* est mise en place, mais elle tarde à sévir ; comme dans les années 1920, elle fait l'objet de pressions de la part des dirigeants fédéraux qui lui demandent de faire preuve d'indulgence, au prétexte que les joueurs sanctionnés iraient grossir les rangs de la ligue de rugby à treize.

### Effets d'agenda

Entre 1900 et 1944, les occasions d'aborder les questions touchant à l'amateurisme sportif sont nombreuses : c'est « l'éternelle question », « l'éternelle controverse », un des « grands problèmes du sport », qui mobilise très régulièrement les principales plumes du journal : Henri Desgrange, qui trouve là une occasion de déployer ses talents de polémiste, mais aussi Gaston Bénac, Lucien Dubech, Louis Gautier-Chaumet, Jacques Goddet, Fernand Lomazzi, Gaston Meyer, Marcel Oger, Maurice Pfefferkorn, Robert Perrier, Didier Poulain...

La question ayant été très régulièrement débattue par les dirigeants sportifs français, étrangers et internationaux, l'agenda de *L'Auto* coïncide avec celui des organisations sportives. L'agenda du quotidien sportif en matière d'amateurisme concerne pour l'essentiel des événements programmés : assemblées fédérales et réunions de commissions, congrès des fédérations internationales ou du CIO, compétitions et tournées de champions. Et donc, en ce domaine comme dans d'autres, la part de l'inattendu est limitée : une rumeur, une indiscretion, une plainte, un « lièvre » levé par les journalistes d'investigation du journal toujours à l'affût, une déclaration ou une décision inattendues, donnent naissance à une « affaire » ou à un « scandale ».

Quand bien même elles sont prévisibles, les nouvelles se rapportant au thème de l'amateurisme sont, la plupart du temps, traitées sur un registre qui relève du sensationnalisme. Tout se passe comme si le sujet ne pouvait être abordé autrement que sur un mode passionnel, celui de la stupéfaction, de l'inquiétude, de l'indignation, de l'ironie ou du sarcasme. Par son mode de traitement des questions d'amateurisme et de professionnalisme, le quotidien sportif avive les passions.

En matière de boxe toutefois, *L'Auto* fait preuve d'une réserve qui tranche sur le mode de traitement adopté dès lors qu'il s'agit de football, de rugby, d'athlétisme, de tennis, de cyclisme, etc. Tout se passe comme si les rapports entre boxe amateur et boxe professionnelle étaient exempts des tensions et conflits qui émaillent l'histoire des autres activités sportives. Tout au plus, le feuilleton consécutif à la défaite de Georges Carpentier contre Battling Siki (1923) donne lieu à quelques commentaires négatifs sur la boxe professionnelle. Le passage précoce de certains amateurs dans les rangs des professionnels est critiqué, mais c'est essentiellement parce qu'ils ne pourront réintégrer les rangs des amateurs en cas d'échec<sup>14</sup> et parce qu'ils brûlent les étapes et foulent aux pieds « les principes fondamentaux et immuables du noble art<sup>15</sup> ». Lorsqu'il est évoqué, le refus de la FFB d'accorder une licence professionnelle aux boxeurs qui la demandent (de sorte à préserver des chances de médailles aux JO) n'est guère qu'une illustration de l'hypocrisie des Jeux olympiques. Ce traitement d'exception s'explique sans doute par le fait que, si le quotidien sportif joue un rôle important dans l'organisation du spec-

---

14. « Boxe – Le débauchage », *L'Auto*, 18 octobre 1921, p. 2.

15. Schira Georges, « Après les championnats interzones – La combativité n'exclut pas la science, au contraire ! Mais il faut la transformer en vitesse d'exécution ! », *L'Auto*, 12 mai 1942, p. 1.

tacle de boxe professionnel, il contribue également au développement de la boxe amateur.

## **Représentations de l'amateurisme et du professionnalisme**

Dans l'étude qu'elle a consacrée à « l'affaire Ladoumègue », Marianne Lassus<sup>16</sup> a bien cerné les représentations de l'amateurisme et du professionnalisme dans le monde sportif. Tant qu'il est pratiqué pour lui-même, le sport est synonyme de pureté, de désintéressement, on lui prête des vertus éducatives et sanitaires. Vénal, partisan du moindre effort, enclin aux arrangements contraires à la morale sportive, le sportif professionnel est l'antithèse de cet idéal. Mais l'amateurisme apparaît de moins en moins conciliable avec les exigences sans cesse croissantes du sport de haut niveau qui demande beaucoup de temps (ce qui n'est guère compatible avec l'exercice d'un métier) et d'argent (ce qui n'est pas à la portée des sportifs de condition modeste). Le professionnalisme offre une alternative, préférable aux yeux de certains, aux accommodements de l'amateurisme marron.

On retrouve les mêmes éléments de discours sur l'amateurisme et le professionnalisme sportif dans les colonnes de *L'Auto*. Mais comme le note Marianne Lassus, « l'attitude d'Henri Desgrange et de la rédaction de *L'Auto* n'est pas claire quand éclate l'affaire Ladoumègue<sup>17</sup>. » En effet, selon la pratique envisagée, les circonstances et/ou le signataire de l'article, le point de vue défendu est susceptible de varier du tout au tout ; ce que l'on soutenait un jour est critiqué quelques temps plus tard ; une même information peut être mobilisée pour étayer un point de vue ou le réfuter. Ce n'est pas une représentation unique et cohérente du sport amateur, du sport professionnel et de leurs rapports d'opposition et/ou de complémentarité que développe le quotidien sportif, mais des représentations distinctes et contradictoires.

### **Les vertus de l'amateurisme... et ses limites**

Il n'est pas simple de faire la part des choses dans la masse des articles publiés dans *L'Auto* sur la question. Certains célèbrent les vertus du sport amateur, d'autres plaident en faveur de l'assouplissement des règles

---

16. Lassus Marianne, *op. cit.*, 2000.

17. *Ibid.*, p. 92.

qui le définissent, voire de leur abrogation pure et simple. Tantôt les principes de l'amateurisme intégral sont réaffirmés et tantôt leurs limites ou leur inanité sont pointées du doigt.

L'ambivalence du discours interroge. À quel moment les rédacteurs défendent-ils leur point de vue et/ou la ligne éditoriale de *L'Auto* ? Il serait en effet simpliste de ranger le journal parmi les adversaires du « sport pur » et de taxer *ipso facto* ses rédacteurs d'hypocrisie lorsqu'ils s'engagent en sa faveur. Certes, les partisans de l'amateurisme étant des ennemis jurés du professionnalisme sportif, on peut penser qu'il y a contradiction dans le fait de défendre l'amateurisme lorsqu'on a partie liée au monde du spectacle sportif professionnel. Mais la contradiction n'est qu'apparente.

D'une part, l'équipe de rédaction de *L'Auto* compte des partisans sincères de l'amateurisme intégral, ce qui ne va pas sans poser quelques problèmes dans les années qui suivent la naissance du journal. Le conflit qui oppose alors l'USFSA, l'UVF et la FCAF divise les journalistes de *L'Auto-Vélo*, dont les engagements associatifs permettent de comprendre les divergences de vues. Marcel Violette, responsable de la rubrique « cyclisme », est membre de la Fédération cycliste amateur de France dont il défend les positions. Alphonse Steines, titulaire de la rubrique « À travers les sociétés » qui couvre l'activité de l'UVF, membre de la commission d'amateurisme de l'UVF (1900-1902), ne cache pas son hostilité à la définition très restrictive de l'amateurisme défendue par l'USFSA. Léon Manaud, rédacteur de la rubrique « sports athlétiques », proche de l'USFSA, défend pour toutes les activités sportives un amateurisme intransigeant. François Mercier (« courrier des pistes ») et Géo Lefèvre répondent aux attaques contre le cyclisme professionnel<sup>18</sup>. Si la stratégie des fondateurs de *L'Auto-Vélo* était de constituer une équipe de rédaction représentative de la diversité des obédiences sportives dans le but de conquérir un public aussi large que possible, elle est à l'origine de tensions internes. Et le directeur du jeune quotidien sportif ne semble manifestement pas encore être en capacité d'imposer une quelconque discipline éditoriale à ses journalistes.

Dans les années qui précèdent la Première Guerre mondiale, la rubrique « sports athlétiques » est une tribune pour les défenseurs de l'ama-

---

18. Géo Lefèvre et Alphonse Steines se lancent en janvier 1903 dans une série d'échanges aigres-doux : Lefèvre reproche à Steines de considérer les professionnels avec mépris (Lefèvre Géo, « cyclisme – Théories bizarres », *L'Auto-Vélo*, 20 janvier 1903, p. 3) ; Steines lui répond que seule son inexpérience excuse le fait qu'il n'ait rien compris.

teurisme. Paul Champ notamment, membre du bureau de l'USFSA, s'y distingue de septembre 1909 à décembre 1921 en prenant fait et cause pour l'amateurisme à chaque fois que celui-ci semble menacé. Après son départ, nul dans l'équipe de rédaction n'incarne plus aussi nettement la défense de l'amateurisme. Et si Henri Desgrange, Jacques Goddet et leurs collaborateurs prennent clairement parti pour l'amateurisme en maintes occasions, ils tiennent parallèlement un discours opposé.

Henri Desgrange s'est fait une spécialité de ce double discours. Alors qu'il manifeste, au plus fort du conflit USFSA-UVF-FCAF, son attachement à « la rude formule de l'amateurisme<sup>19</sup> », il déclare à la fin de la Première Guerre mondiale qu'elle est une « injure à toute logique<sup>20</sup> », un régime « fait de non-sens et d'hypocrisie<sup>21</sup> » reposant sur des « théories nuageuses et jésuitiques qui nous sont venues de l'étranger<sup>22</sup> ». En 1920 pourtant, il défend la supériorité morale et sociale du sport amateur : « Je pense que l'amateurisme seul peut être la cause des grandes et belles actions sportives en tant qu'elles se lient à l'avenir de la race et au service du pays<sup>23</sup>. » Et ainsi de suite...

S'agit-il vraiment d'une succession de revirements, à relier à l'humeur de Desgrange ou aux fluctuations de la stratégie éditoriale ? Apparemment non : tout est dans le hiatus entre les buts que l'on ne peut poursuivre qu'à travers la pratique désintéressée du sport (le développement physique et moral pour son bien-être personnel comme pour le bien commun, dont Desgrange est un ardent défenseur<sup>24</sup>) et les règlements tracassiers qui visent à garantir la pureté des amateurs. Pour mieux souligner cette incohérence, le directeur de *L'Auto* pousse le rigorisme jusqu'à affirmer : « Un amateur qui proclame son intention de devenir un jour professionnel, doit être classé de suite professionnel<sup>25</sup>. » Le désintéressement n'est pas une question de respect des règlements, mais un état d'esprit. Dès lors, à quoi bon multiplier les règles susceptibles

---

19. Desgrange Henri, « Situation tendue », *L'Auto-Vélo*, 5 septembre 1901, p. 1.

20. Desgrange Henri, « Propos sportifs – Simple vœu », *L'Auto*, 6 novembre 1916, p. 1.

21. Desgrenier Henri, « Propos sportifs – Ohé ! L'amateur », *L'Auto*, 26 avril 1917, p. 1.

22. Desgrenier Henri, « Allo ! Allo ! – Plus d'amateurs ! Oh joie ! », *L'Auto*, 6 décembre 1918, p. 1.

23. Desgrange Henri, « Le noble avenir », *L'Auto*, 22 novembre 1920, p. 1.

24. Il précise ses vues en matière d'éducation physique et de pratique sportive dans un « Essai d'éducation corporelle » publié dans *L'Auto* en dix parties, une première fois du 20 au 29 septembre 1932, et une seconde fois entre le 10 et le 24 décembre 1936.

25. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Amateurisme et professionnalisme », *L'Auto*, 16 septembre 1924, p. 4.

d'empêcher les amateurs « à mentalité professionnelle » de tirer profit de leur pratique, mais impuissantes à les convertir ? Jacques Goddet résume cela d'une formule : « La contrainte n'a jamais été le moyen de modifier un état d'âme<sup>26</sup>. » Et donc, tout en restant convaincus de la supériorité de la pratique désintéressée pour le plus grand nombre, Henri Desgrange, Jacques Goddet et leurs collaborateurs s'emploient à démontrer l'inanité des règles qui garantissent la pureté des amateurs et à dénoncer les situations absurdes auxquelles elles conduisent.

Par ailleurs, le quotidien sportif défend l'idée que l'amateurisme intégral est antidémocratique. Car seuls les sportifs fortunés sont en capacité de respecter à la lettre les règles de l'amateurisme intégral. « Le fils de ma concierge ne peut pas être amateur. [...] Le baron Henri de Rothschild, son ventre mis à part, ne peut pas être professionnel<sup>27</sup>. » En effet, les sportifs d'extraction modeste ne sont pas en mesure de pourvoir à l'intégralité des frais inhérents à la pratique de haut niveau : « La cherté du sport cycliste ne risque-t-elle pas d'écarter de futures étoiles qui possèdent plus de qualités sportives que de ressources pécuniaires<sup>28</sup> ? » Et d'une manière générale, « une formule d'amateurisme élargie, répondant aux nécessités de la vie, s'accommodant de la maigre situation sociale de nos gamins, admettant le remboursement du manque à gagner, n'aurait plus le panache et la collerette rigide de notre formule actuelle, mais combien elle lui serait supérieure en netteté, en pratique, en bon sens<sup>29</sup>. »

Les règles de l'amateurisme intégral sont en outre de plus en plus difficilement compatibles avec les exigences croissantes du sport de haut niveau. Les champions doivent s'astreindre à un entraînement poussé. « Un entraînement de champion tel qu'on le conçoit maintenant et encore plus tel qu'on le concevra dans quelques années ne peut être compatible avec le moindre travail<sup>30</sup>... ». Leur participation à des rencontres sportives toujours plus nombreuses et plus lointaines ne leur permet pas de tirer de leur activité professionnelle des revenus suffisants pour en vivre. « Perry peut-il avoir un métier et courir le monde comme il le

---

26. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – L'amateur malgré lui », *L'Auto*, 21 mars 1941, p. 1.

27. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – L'amateur professionnel », *L'Auto*, 2 septembre 1924, p. 4.

28. Véraux, « Les frais des amateurs et leurs récompenses », *L'Auto*, 16 avril 1901, p. 1.

29. Desgrange Henri, « Formules d'amateurisme », *L'Auto*, 21 février 1922, p. 3.

30. « Champions de natation ou derviches tourneurs ? », *L'Auto*, 8 septembre 1936, p. 6.

fait ? Non ! A-t-il les moyens personnels de vivre de ses rentes ? Non ! Donc Perry vit du tennis. Perry est professionnel<sup>31</sup>. »

### Les tares du professionnalisme... et ses atouts

Bien que *L'Auto* vive du spectacle sportif professionnel, il n'en développe pas moins pour autant une critique du professionnalisme. Il y a d'une part tous les adjectifs, les verbes et les termes dépréciatifs employés pour parler du professionnalisme. On « tourne » professionnel comme on tourne mal. On « tombe » dans le professionnalisme comme on tombe dans le péché. Le professionnalisme en sport est « sale », « contagieux », c'est une « faute », une « épidémie de lèpre », un « repoussoir hideux », une « verrue indésirable ». Les sportifs professionnels sont « impurs », « vils », « vulgaires », « cyniques », leur seule motivation est « l'appât du gain ». Les amateurs qui passent professionnels jettent leur « hermine aux orties ». Ce type de propos, à l'évidence plus ironique que sincère, vise avant tout à tourner en dérision les arguments des défenseurs de l'amateurisme intégral.

Il y a d'autre part les figures de rhétorique (le professionnalisme est un « mal inévitable » ; un « mal nécessaire ») et les concessions faites aux défenseurs de l'amateurisme afin de mieux plaider la cause du professionnalisme :

Condamnons ce professionnalisme au point de vue social, mais reconnaissons-lui à titre, si vous voulez de circonstances atténuantes, qu'il a la franchise de son cynisme, et que pèse sur lui, maintenant, une parfaite discipline qui le rend acceptable pour les foules<sup>32</sup>.

Le professionnalisme est inévitable. Nous sommes de tout cœur avec ceux qui prouveront le contraire<sup>33</sup>.

Il y a enfin les critiques pointant les défauts inhérents au professionnalisme, défauts que tous ceux qui en vivent, organisateurs ou sportifs, doivent combattre dans leur propre intérêt. Le professionnel est porté au moindre effort : « Par nature, presque par définition, par habitude, il

---

31. Poulain Didier, « Tennis – Tennis anglais... Sport anglais », 30 janvier 1935, p. 5.

32. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Le professionnalisme », *L'Auto*, 4 décembre 1928, p. 4.

33. Goddet Jacques, « Football – Vers le professionnalisme », *L'Auto*, 16 novembre 1930, p. 4.

revient invinciblement au moindre effort, cousin germain de la fraude, quand ce n'est pas de la "combine" et de la malhonnêteté sportive<sup>34</sup>. » À propos d'un boxeur professionnel qui vient de subir deux défaites d'affilée, Henri Desgrange écrit : « Quel est l'adversaire le plus redoutable de l'athlète professionnel ? C'est la fortune ! C'est le seul, pourtant, qu'il regarde avec complaisance, auquel il s'avère prêt à faire des concessions, quand il devrait, non point le mépriser, mais le tenir pour une catin que l'on ne conquiert que par la dignité<sup>35</sup>. » Il conclut : « Je suis enchanté quand cette sirène se venge de celui qui n'a pas su la dompter<sup>36</sup>. » Ces appels à la vigilance visent avant tout à rappeler quelles sont les conditions d'acceptabilité du spectacle sportif professionnel.

Par ailleurs, *L'Auto* développe un discours de défense du sport professionnel. D'une part, les professionnels ne font pas du sport uniquement pour gagner de l'argent, mais également pour le plaisir de la confrontation sportive. L'argument permet de justifier le passage au professionnalisme des sportifs amateurs : « C'est l'amour du sport plus que l'appât du gain qui les pousse ainsi à changer de camp<sup>37</sup>. » Car pour le directeur du quotidien sportif, « Le professionnalisme n'est exclusif ni de courage, ni d'amour du sport, ni de probité, ni de valeur artistique<sup>38</sup>. » En cela, les champions professionnels ne sont pas différents des amateurs :

Henri Pélissier, gagnant du Tour, [l'a] surtout gagné en amateur [...]. Pélissier court d'abord pour les satisfactions morales qu'il y trouve<sup>39</sup>.  
Maintes fois il a été donné de constater que, même parmi les rares professionnels que nous possédons, la joie d'accomplir quelque belle performance est au moins égale au souci d'enlever la prime qui pourrait y être attachée<sup>40</sup>.

---

34. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Amélioration ! », *L'Auto*, 21 décembre 1937, p. 2.

35. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – C'est bien fait ! Et c'est logique ! », *L'Auto*, 19 septembre 1935, p. 1.

36. *Ibid.*

37. Desgrange Henri, « Paris-Roubaix 1905 », *L'Auto*, 23 avril 1905, p. 1.

38. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – L'éternelle question », *L'Auto*, 2 mars 1926, p. 4.

39. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Autour d'une formule », *L'Auto*, 31 juillet 1923, p. 4.

40. H. M., « Au pays des muscles – Ch. Rigoulot a réhabilité les poids et haltères dans l'estime de la foule », *L'Auto*, 31 janvier 1926, p. 1.

Le professionnel n'est pas fondamentalement différent de l'amateur. Jacques Goddet reprend cet argument pour plaider la cause du professionnalisme condamné par le commissariat général à l'EGS :

Aussi conviendrait-il de multiplier les occasions de prouver publiquement que les athlètes professionnels sont de bons et loyaux sportifs, qu'ils adorent le sport sous toutes ses expressions, et qu'ils y apportent à tout moment de leur carrière l'enthousiasme, la foi, la fraîcheur d'âme d'un amateur intégral<sup>41</sup>.

D'autre part, les professionnels ne se contentent pas d'exploiter des qualités physiques hors du commun, ils doivent s'entraîner pour gagner et donc pour gagner leur vie : « Et quand nous n'aurions abouti qu'à rendre indiscutable ce principe qu'en sport, la victoire ne s'achète que par du sérieux et de la persévérance, croyez-vous que nous n'aurions pas bien fait de reconnaître le professionnalisme<sup>42</sup>. »

*L'Auto* s'emploie également à faire valoir les atouts du sport professionnel. D'une part, le spectacle offert par les professionnels est un irremplaçable moyen de propagande pour le sport amateur : « c'est surtout pour frapper l'esprit du public que le professionnalisme s'impose ; [...] ; ces performances aideront à recruter de nouveaux adeptes pour l'amateurisme<sup>43</sup>. » « Nous avons besoin, très longtemps encore, des exploits professionnels pour l'impression qu'ils font sur les foules<sup>44</sup>. » Le spectacle sportif professionnel « contribue à la diffusion de l'idée sportive<sup>45</sup> ».

Le professionnalisme permet d'autre part de hausser le niveau de pratique des champions français. En 1909 déjà, Tristan Bernard déclare : « Citoyens, je suis en principe pour l'amateurisme. [...] Mais le sport professionnel nous sortira beaucoup plus de champions<sup>46</sup>. » Quelques semaines après une nouvelle défaite de l'équipe de France de football face à l'Angleterre, Henri Desgrange explique :

---

41. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Franc jeu », *L'Auto*, 21 janvier 1942, p. 1.

42. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Les professionnels athlétiques », *L'Auto*, 11 juin 1924, p. 4.

43. Manaud Léon, « Actualité athlétique – Professionnels... sans l'être », *L'Auto*, 15 mai 1907, p. 7.

44. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Autour d'une formule », *L'Auto*, 31 juillet 1923, p. 4.

45. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Sus au professionnalisme ! », *L'Auto*, 16 décembre 1937, p. 1.

46. Bernard Tristan, « Le "Père Temps" ne fait pas recette », *L'Auto*, 7 juin 1909, p. 1.

Si nous sommes battus en football par les Anglais, c'est parce que les amateurs ne s'entraînent pas suffisamment. Un professionnel qui ne s'entraînerait pas ne pourrait pas gagner sa vie. En cyclisme et en boxe, les Français ne sont inférieurs à aucune nation<sup>47</sup>.

En sport, comme en littérature, en musique, en peinture, en sculpture, en architecture et presque en tout, l'amateur est une mazette, et les virtuoses sont tous des professionnels<sup>48</sup>.

Pourquoi alors les sportifs professionnels seraient-ils moins considérés que ceux qui vivent de leur art ? « Les artistes, bien que rétribués, ne sont-ils pas épris d'art<sup>49</sup> ? » « A-t-on "réalisé" que le professionnalisme – le fait de rémunérer au prix de leur talent des artistes au même titre que Talma, Mounet-Sully, Georges Thil ou Fernandel auxquels personne ne songe à jeter la pierre – n'a été qu'une nécessité créée par un état de fait qui ne visait que l'élévation de la valeur moyenne du football français, par la création d'une élite<sup>50</sup> ? »

La politique de suppression du professionnalisme engagée par le commissariat général à l'EGS démontre par l'absurde la supériorité des professionnels sur les amateurs. Selon Maurice Pfefferkorn, cette politique ne peut qu'aboutir en football à « un magnifique nivellement par le bas<sup>51</sup> ». Une analyse des résultats de l'équipe de France de football publiée quelques mois plus tard le démontre, chiffres à l'appui : l'apogée du football français se situe entre 1938 et 1940 ; elle est portée au crédit de l'organisation du professionnalisme par la FFFA. En 1942 en revanche, la France n'a pas marqué un seul but. L'article ne dit rien des difficultés imputables à la situation de guerre, et ne retient que la responsabilité de la politique du commissariat général<sup>52</sup>.

---

47. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Les professionnels athlétiques », *L'Auto*, 11 juin 1924, p. 4.

48. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – La belle jeunesse ! », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> janvier 1938, p. 1.

49. Ducrocq A.-A., « Football – On peut admirer l'amateurisme et désirer le professionnalisme », *L'Auto*, 29 novembre 1928, p. 1 et 5.

50. Boutin Robert, « À sport d'équipe, élite permanente – Le football dans le cadre industriel, c'est l'idéal... Pour l'avenir », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> janvier 1941, p. 1.

51. Pfefferkorn Maurice, « Football – La vis sans fin », *L'Auto*, 16 juillet 1941, p. 3.

52. Cotteaux René, « Les chiffres qui parlent – De 1923 à 1932 : 40 défaites de notre "onze" tricolore. 1933 : avènement du professionnalisme. De 1933 à 1940 : 19 victoires et la France marque 78 buts ! », *L'Auto*, 26 mars 1942, p. 1.

## L'amateurisme marron, intolérable... et inévitable

L'amateurisme marron est condamné sans nuance. Il relève de pratiques moralement indéfendables (« scandale », « hypocrisie », « mensonge », « faux-fuyants », « faiblesse », « veulerie ») ou malhonnêtes (« situations louches », « trafic », « rapt », « délit », « fraude ») : « Le racolage est la proclamation de cette théorie criminelle que la force prime le droit<sup>53</sup>. » La dénonciation du « faux amateurisme » donne lieu à une surenchère de métaphores et de comparaisons qui empruntent à la religion (« race infernale », « tentation », « péché », « faute »), à la mythologie (« Hydre »), à la génétique (« hybride ») ou au registre médical (« plaie » à « débrider », dans laquelle il faut « porter le fer rouge », « mal » à « extirper », « abcès », « gangrène », « chancre », « peste », « choléra », « virus »<sup>54</sup>). À partir de 1941, il est assimilé au « marché noir ». Les athlètes marrons « monnaient leurs services », ils « font trafic de leurs muscles », « se vendent au plus offrant et dernier enchérisseur », ou se laissent corrompre. Les clubs sont des « trafiquants ». Ils se livrent au « racolage » (ce qui renvoie à la fois aux pratiques douteuses des « sergents recruteurs » – le terme est employé à plusieurs reprises – de l'Ancien Régime et à celles des prostituées), « lèvent » les As « comme des filles » (les clubs se conduisent en séducteurs et les athlètes se laissent circonvenir comme des femmes de petite vertu), se livrent à la « traite » (comme des négriers). On ne décèle aucune ironie dans les condamnations de l'amateurisme marron. La dureté des termes dit une détestation profonde, sans doute un peu forcée parfois, pour les entorses aux principes régissant l'amateurisme.

Le sarcasme est de mise, en revanche, pour discréditer les sportifs, les clubs et les fédérations qui nient les pratiques contraires aux principes de l'amateurisme. On se moque des emplois de complaisance :

Certains athlètes durent acheter un dictionnaire pour connaître la valeur de ce mot étrange ; ils trouvèrent sur le Larousse la définition suivante : « Professionnel. Personne qui fait une chose par métier. »

---

53. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Le club et le racolage », *L'Auto*, 20 novembre 1928, p. 4.

54. La palme de la métaphore la plus absurde revient indiscutablement à Louis Gautier-Chaumet : « Quelle chirurgie radicale serait nécessaire pour extirper le virus de l'amateurisme marron ? » (« Les faits et les gens, revus et corrigés », *L'Auto*, 30 septembre 1930, p. 4)

Comme ils étaient vérificateur de bâillements des escargots, contrôleurs des hennissements de chevaux vapeur ou contremaître au badiageonnage de houille blanche, ils n'avaient rien à craindre. Leur profession était en dehors du sport<sup>55</sup>.

On imagine des mobiles invraisemblables pour justifier, autrement que par le racolage, les nombreux changements de club :

« Tout le monde sait fort bien, en effet, que si certains joueurs changent de résidence, c'est parce que le climat de telle ville est préférable à celui de telle autre, que l'eau est plus calcaire, qu'il est dangereux de passer l'hiver dans une ville trop humide, enfin que les voyages sont très indiqués dans certaines maladies qui frappent soccers et rugbymen<sup>56</sup>. »

On raille l'« amateurisme à la peau de toutou », les « amateurs blanchis à la chaux » (en comparaison à la blancheur de l'hermine, symbole de pureté). Pour souligner le mépris qu'inspirent leurs basses pratiques, les dirigeants de club sont assimilés à des « marchands de peaux de lapin » ou des « marchands de cacahuètes ».

Qui sont les coupables ? Les corrompus ou les corrupteurs ? Les pratiquants ou les dirigeants de clubs ? La critique de l'amateurisme marron vise tantôt les uns, tantôt les autres.

Certains articles dénoncent les exigences des sportifs qui monnaient leurs talents auprès des clubs : leurs « appétits sont tels qu'ils dépassent ceux des professionnels<sup>57</sup> ». Il leur est reproché de gonfler leurs notes de frais, de « passer à la caisse », ou d'exiger des emplois pour venir ou rester dans tel club. Et pour mieux souligner leur vénalité, on laisse régulièrement entendre qu'ils refusent de passer professionnels parce qu'ils gagnent plus d'argent en restant amateurs.

D'autres articles font retomber la responsabilité de l'amateurisme marron sur les épaules des dirigeants qui gèrent leurs clubs comme des « maisons de commerce » et ne cherchent qu'à augmenter les recettes. Les grands clubs sont de « grandes usines à champions qui en remon-

---

55. « En marge – Il n'y a plus d'amateurs marrons pas plus en football qu'en rugby », *L'Auto*, 10 juin 1926, p. 1.

56. *Ibid.*

57. Frémont Gaston, « Les sports athlétiques – La Norvège et l'amateurisme », *L'Auto*, 29 octobre 1924, p. 4.

treraient, pour leur activité commerciale, à nos magasins du Louvre et du Bon Marché<sup>58</sup>. » Aucun club n'est épargné, pas même le vénérable Racing club de France, club de Frantz Reichel et de Paul Champ, deux défenseurs intransigeants de l'amateurisme intégral : « A cette exception près que les bénéfiques sont employés au profit du club, rien ne distingue le RCF de la Belle Jardinière ou de la maison Potin<sup>59</sup>. » La gestion des stades que ces grands clubs se font bâtir est identique à celle des vélodromes, temples du cyclisme professionnel. « Quelle différence, alors ! entre ce stade magnifique et la boutique d'à-côté et qui s'appelle le vélodrome du Parc des Princes<sup>60</sup> ? » se demande Henri Desgrange à propos du stade Jean Bouin, propriété du Club athlétique des sports généraux. Car pour assurer la recette, il faut attirer des champions, et pour les attirer, les dirigeants de clubs doivent les corrompre ou céder à leurs exigences. « J'aime mieux la boutique à Desmaret, où tout cela est bel et bien monnayé et où les forfaits sont assez sévèrement réprimés pour avoir complètement disparu<sup>61</sup>. »

Mais par ailleurs, les rédacteurs de *L'Auto* accordent des circonstances atténuantes aux sportifs corrompus comme aux dirigeants corrupteurs. Les athlètes marron « ne sont au fond que des sportifs sincères, mais qui ne veulent pas – souvent d'ailleurs parce que leurs moyens ne le leur permettent pas – que le sport leur coûte<sup>62</sup>. » En outre, dans la mesure où ils attirent le public et contribuent ainsi à assurer la recette, il faudrait qu'ils soient des « saints<sup>63</sup> » pour résister à la tentation d'en accepter ou d'en exiger une part. « Songez à la vertu qu'il faut aujourd'hui pour être et demeurer amateur<sup>64</sup>. » Que sont, de surcroît, les « quelques billets de cent francs » que le club donne chaque mois à ses joueurs ? « Cet

---

58. Desgrange Henri, « L'éternelle question », *L'Auto*, 7 février 1922, p. 3.

59. Saint-Vallier, « Les sports athlétiques – Les grands clubs – Ce qu'est devenu le Racing club de France dans les grands sports qu'il pratique », *L'Auto*, 3 juin 1928, p. 5.

60. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – La pente fatale », *L'Auto*, 19 octobre 1926, p. 4.

61. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Quelques aspects de notre amateurisme », *L'Auto*, 4 septembre 1928, p. 4. Robert Desmaret est directeur du Vélodrome d'Hiver.

62. Charles Joly, « Choses du cyclisme – Amateurs, indépendants ou bien professionnels ? Il faut mettre un terme à une situation ambiguë », *L'Auto*, 19 novembre 1924, p. 1-2.

63. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Incompréhensible ! », *L'Auto*, 10 août 1926, p. 4.

64. Desgrange Henri, « Formules d'amateurisme », *L'Auto*, 21 février 1922, p. 3.

argent vient apporter au foyer modeste, le reflet joyeux du sport. C'est un peu de bien-être qui l'accompagne. C'est la femme qui sourit au lieu de rechigner. C'est du courage qu'on inocule pour reprendre la tâche de chaque jour. Le sport devient un bienfait social<sup>65</sup>. » Il fallait oser, après avoir écrit pis que pendre sur les « petits bénéfices » de l'amateurisme marron, se contredire à ce point...

On trouve également des excuses aux dirigeants de clubs qui ne peuvent compter sur les seules cotisations et subventions pour équilibrer leur budget. Les recettes des rencontres sportives leur permettent en revanche de réunir les sommes nécessaires pour bâtir un stade et financer la pratique sportive, et les dirigeants n'ont d'autre choix que de céder aux exigences des champions qu'ils ont recrutés pour assurer le succès de leurs couleurs et attirer les spectateurs en nombre. C'est pourquoi Henri Desgrange, qui par ailleurs ne rate pas une occasion de dénoncer avec virulence leurs agissements, demande à la commission d'amateurisme de la FFR de faire preuve de clémence vis-à-vis des dirigeants de clubs, contraints de spéculer sur les recettes pour obtenir des résultats dans les compétitions. Le vrai coupable, ce n'est pas le dirigeant, mais le championnat qui pousse les clubs à une concurrence féroce où la fin (la victoire) justifie les moyens (le racolage) : « Traitons les donc avec mansuétude<sup>66</sup> ».

Ces appels à l'indulgence relèvent d'une forme de fatalisme. Si l'amateurisme marron est intolérable, il est inévitable, tel est le sous-texte du discours. La démocratisation du sport et son succès auprès du public y conduisent inéluctablement. Seuls les « sports pauvres » sont susceptibles d'être épargnés<sup>67</sup>. Seuls les petits clubs aux ressources limitées et les athlètes de second ordre sont à l'abri de toute tentation. On est amateur « naturellement », « malgré soi<sup>68</sup> », ironise Henri Desgrange.

---

65. Goddet Jacques, « Une punition sévère – A Brest, on est découragé par les sanctions de la FFFA », *L'Auto*, 11 mars 1936, p. 1.

66. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Attention », *L'Auto*, 14 novembre 1922, p. 4.

67. À Charles Poulencard qui affirme que l'athlétisme « est chimiquement pur de toute combinaison malhonnête », Fernand Lomazzi rétorque : « Pourtant vos sujets amateurs sont avant tout des être humains et conduits, comme tels, par le plus pur des égoïsmes. » L'entraîneur de Jules Ladoumègue lui répond que l'athlétisme est un sport pauvre (Lomazzi Fernand, « Opinion autorisée – L'athlétisme amateur s'oppose par essence aux trucs et fraudes des professionnels », *L'Auto*, 11 mars 1927, p. 1 et 4).

68. Desgrange Henri, « Allo ! Allo ! – Un déversoir », *L'Auto*, 7 mars 1902, p. 1.

« Le véritable amateur est l'humble toquard ou le somptueux millionnaire<sup>69</sup>. » À l'abri de la tentation ou du besoin. Car, peut-on lire régulièrement dans les colonnes de *L'Auto*, il est dans la « nature humaine » que chacun poursuive égoïstement son propre intérêt. L'argument est mobilisé pour justifier l'amateurisme marron et la pente qui conduit, irrésistiblement, au professionnalisme en sport. Jacques Goddet l'invoque à plusieurs reprises également, en 1942, pour critiquer la politique du CGEGS : « Les lois étriquées du sport, les lois qui semblent ignorer les conditions d'existence et la nature humaine, risquent de créer la fraude qui engendre tous les maux<sup>70</sup>. »

## Les sujets de controverse

Nombreux sont, de 1900 à 1944, les points d'achoppement entre les défenseurs de l'amateurisme intégral et les partisans de l'assouplissement ou de l'abandon du statut d'amateur : les récompenses des « purs », leurs relations avec les professionnels, le nombre et la durée de leurs déplacements sportifs, le remboursement de leurs frais de déplacement et du manque à gagner, les transferts d'un club à l'autre, les avantages, appointements et rentes de situation, le statut des moniteurs et professeurs (sont-ils amateurs ou professionnels ?). Les gardiens de la doctrine s'opposent à tous ceux qui veulent adapter les règlements sportifs à l'évolution du sport et multiplient les interdits afin de garantir le désintéressement des amateurs.

*L'Auto* s'empare de ces sujets de controverse. Où se situe la limite entre désintéressement et vénalité ? Pourquoi s'opposer à des aménagements qui relèvent du bon sens et de la justice sociale, ou servent les intérêts sportifs de la France ? Pourquoi interdire ce qu'on ne peut empêcher ni contrôler ? Telles sont les questions au cœur des débats où l'intransigeance des uns se heurte au « réalisme » des autres.

---

69. « Le sport et l'argent – L'amateurisme intégral ? Un rêve ! Le professionnalisme absolu ? Une impossibilité ! Le "petit bénéfice" ? Un fait ! », *L'Auto*, 18 février 1922, p. 1-2.

70. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Le régime fait les mœurs », *L'Auto*, 3 mars 1942, p. 1.

## Les récompenses des amateurs

Le principal sujet de controverse des années 1900 porte sur les prix offerts aux amateurs. Les cyclistes et les *pedestrians*, qui participent à des courses dotées de prix en espèces, aussi dérisoires soient-ils, sont classés professionnels. Les amateurs doivent concourir pour l'honneur. Leur récompense ne doit en aucun cas s'apparenter à un gain, et quand bien même ce serait un objet de valeur, ils ne doivent ni le revendre, ni l'échanger contre quoi que ce soit d'utile.

Henri Desgrange n'est pas le dernier à s'élever contre la vénalité des cyclistes amateurs qui cherchent les courses où les prix sont les plus conséquents<sup>71</sup> et « qui transforment froidement ce qu'ils ont gagné en objets de première nécessité, tels que costumes cyclistes, douzaines de paires de bas, linge de table voire même chambres à coucher<sup>72</sup> ! » « Je l'ai dit et je le répète : nous n'aurons de vrais amateurs que lorsqu'on se sera décidé à ne plus leur donner que des médailles en chocolat<sup>73</sup>. »

Alphonse Steines estime cependant qu'offrir des prix en espèce ou des récompenses de valeur aux amateurs n'est pas contraire à l'esprit sportif : « On a beau être amateur, on aime bien remporter de sa victoire un souvenir, je ne dirai pas de quelque prix, les pontifes de l'amateurisme jetteraient les hauts cris, mais un souvenir durable et que l'on puisse au moins exhiber devant les parents et les amis<sup>74</sup>. » En 1903, il défend l'idée que les amateurs pourraient recevoir des prix en espèces : la vélocipédie coûte cher et les revenus des coureurs amateurs sont souvent limités ; pourquoi ne pas les autoriser à toucher des prix qui couvriraient une partie de leurs frais ? Mais sa proposition soulève une tempête de protestations au sein même de l'équipe de rédaction de *L'Auto*.

Par ailleurs, les prix en espèces permettent de faire de nouveaux adeptes. C'est en ces termes que Léon Manaud, dont les prises de positions sont pourtant proches de celles de l'USFSA, assure en 1904 la promotion d'une épreuve de course à pied dotée de 10 000 francs de prix :

---

71. « Les prix des amateurs », *L'Auto-Vélo*, 22 septembre 1901, p. 1.

72. Desgrange Henri, « Allo ! Allo ! – La chambre à coucher », *L'Auto-Vélo*, 13 novembre 1901, p. 1.

73. *Ibid.*

74. Steines Alphonse, « À travers les sociétés – Paris-Troyes organisé par *L'Auto-Vélo* », *L'Auto-Vélo*, 30 juin 1902, p. 5.

« Ces 10 000 francs attirent aux sports athlétiques des jeunes gens qui n'auraient peut-être jamais songé à participer à une épreuve sportive<sup>75</sup>. »

Si l'on critique la vérialité des amateurs, on ne rate pas une occasion de tourner en dérision le contrôle sourcilieux que les fédérations amateurs prétendent exercer en ce domaine. Après qu'un dirigeant de l'USFSA ait envisagé de demander aux amateurs de présenter les prix qu'ils ont gagnés (de sorte à confondre ceux qui les ont revendus), le quotidien sportif ironise sur les dépenses que l'on impose à l'amateur qui devrait ajouter aux frais de sa pratique, « la location d'un bail pour placer à *perpétuité* les prix gagnés, celle d'un coffre-fort pour les indemnités de déplacement, l'achat d'un dictionnaire de langue verte, et cela fait un total des plus coquets<sup>76</sup>. » Et lorsqu'en 1910, l'USFSA examine le cas d'un joueur de tennis soupçonné d'avoir converti en objets de première nécessité les bons gagnés dans les tournois auxquels il a participé, Fernand Bidault tourne les délibérations en ridicule : « Jusqu'à une heure du matin, on discuta sur ce point délicat. On épura des comptes de cuisine, on établit une distinction entre les légumes de première nécessité et ceux qui ne le sont pas<sup>77</sup>. »

Et quand bien même les débats sur l'amateurisme se déportent ensuite sur d'autres questions, la revente ou la mise en gage des trophées gagnés demeure un des symptômes de l'amateurisme marron, présenté comme endémique. Ainsi, par exemple, lorsqu'en 1927 Suzanne Lenglen devient professionnelle, Henri Desgrange écrit : « De trop longues années, Suzanne a été récompensée de ses victoires par des coupes en simili argent, toutes plus laides les unes que les autres. Si elle les a vendues, contrairement aux lois de l'amateurisme, elle a pu constater les alliages douteux de leur métal<sup>78</sup>. » En 1940, après le décès d'Henri Siret, un ancien champion cycliste, mort dans le dénuement, le quotidien sportif rapporte cette anecdote :

Il y a deux ans, ses camarades du club des anciens pros lui avaient fait cadeau d'une belle médaille d'or. Celle-ci a été trouvée dans les

---

75. Manaud Léon, « La marche du "Petit Matelot" », *L'Auto*, 30 septembre 1904, p. 3.

76. Thé Carolus, « À travers les sociétés – Deux décisions », *L'Auto*, 4 janvier 1909, p. 5. Un « dictionnaire de langue verte » est un dictionnaire d'argot.

77. Bidault Fernand, « Choses de l'USFSA – Max Decugis suspendu », *L'Auto*, 13 juin 1910, p. 7.

78. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Les vrais commentaires », *L'Auto*, 2 août 1927, p. 4.

reliques du défunt, qui la conservait précieusement. En la vendant, il eut pu s'offrir plus que le nécessaire, mais voilà... Henri Siret était un amateur, encore qu'il était classé parmi les professionnels. Certains champions amateurs seraient bien en peine de pouvoir présenter les prix gagnés<sup>79</sup> !

## Les contacts entre sport amateur et sport professionnel

Les défenseurs du « sport pur » sont farouchement opposés à toutes formes de relations entre amateurs et professionnels : ils jugent indigne de la part des sportifs amateurs de se compromettre avec des athlètes dévoyés ; tolérer les rencontres entre amateurs et professionnels reviendrait en outre à accorder au sport professionnel un droit à l'existence et lui reconnaître une supériorité sur le sport amateur.

Dans *L'Auto*, la question fait l'objet d'appréciations contradictoires. D'un côté, l'intransigeance des défenseurs du « sport pur » est régulièrement tournée en dérision, comme en 1907, lorsque les dirigeants de l'USFSA rappellent à ses membres l'interdiction de rencontrer des professionnels : « Ils craignent sans doute que nos amateurs se salissent au contact de vulgaires professionnels<sup>80</sup>. » Leur refus obstiné d'admettre l'existence du sport professionnel est raillée : « Voici vingt ans que Reichel ignore le professionnalisme ; il ne peut tout de même pas se vanter de l'avoir tué<sup>81</sup>. » Les conséquences de cette « politique de l'autruche<sup>82</sup> » sont dénoncées : « Comprendront-ils enfin où ils nous ont conduits, où ils conduisent la jeunesse qui leur est confiée, les pasteurs sportifs et les rêveurs qui ont laissé faire en se contentant d'ignorer les professionnels [...] <sup>83</sup> ? » Une stricte séparation du sport amateur et du sport professionnel est justifiée au nom de la protection des jeunes sportifs, et notamment des scolaires<sup>84</sup>, qui sont une proie facile pour les racoleurs. Mais cette séparation n'exclut pas les passerelles et les contacts.

---

79. Le Téléphoniste, « Allo ! Allo ! – Voilà de l'amateurisme », *L'Auto*, 9 novembre 1940, p. 2.

80. Manaud Léon, « Vieux préjugés », *L'Auto*, 30 mai 1907, p. 7.

81. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Le rôle d'Henry Paté », *L'Auto*, 22 décembre 1929, p. 1.

82. La métaphore est employée régulièrement pour dénoncer la politique de laisser-faire des fédérations.

83. « L'amateurisme marron – Les conséquences », *L'Auto*, 28 novembre 1930, p. 1.

84. Au début des années 1930, *L'Auto* s'associe à la campagne de presse en faveur de la création d'une fédération scolaire à part des fédérations sportives.

Certes, les changements de statut des cyclistes, des boxeurs, des lutteurs puis des joueurs et des joueuses de tennis sont diversement accueillis. Dans les années 1900, le passage des cyclistes amateurs dans les rangs professionnels divise. Pour les défenseurs de l'amateurisme, c'est déchoir, se déjuger. Pour ceux qui acceptent le professionnalisme, ce peut être une décision imprudente, mais elle n'est en rien scandaleuse : il est normal que les professionnels se recrutent parmi les amateurs. L'amateurisme constitue une « pépinière » : « De même que l'armée se recrute dans le civil, de même les coureurs professionnels ne se recrutent guère que dans les rangs des amateurs<sup>85</sup>. » « Si le militaire se recrute dans le civil, il est assez naturel que quelques boxeurs professionnels se recrutent chez les "purs"<sup>86</sup>. » Tout au plus invite-t-on l'amateur à faire preuve de prudence et de patience : celui qui passe prématurément professionnel prend le risque de ne pas percer par manque d'expérience, et il lui sera impossible de faire marche arrière.

Car les requalifications de professionnels ne font pas l'unanimité. Dans les années 1900, Léon Manaud est en désaccord avec la politique de requalifications engagée par l'USFSA<sup>87</sup>. Il y voit un manque de fermeté qui ne peut qu'affaiblir la grande fédération. Il trouve injuste la possibilité offerte aux *pedestrians* professionnels d'être requalifiés à la condition de rembourser les prix gagnés : seuls les coureurs de valeur peuvent trouver un club prêt à déboursier les sommes réclamées. Le discours change après la Première Guerre mondiale. Dans les années 1920, Gaston Frémont prend, à plusieurs reprises, parti pour les athlètes qui demandent leur requalification<sup>88</sup> au motif qu'on admet aux JO ou dans les grandes compétitions internationales des champions – étrangers – dont l'amateurisme est manifestement douteux. La requalification d'Henri Deglane en septembre 1927 est saluée positivement, « car des hommes tout en muscles et sachant lutter sont plutôt une exception<sup>89</sup> ». Et, à partir de 1933, tout en honorant le courage de

---

85. Verax, « Courses et coureurs », *L'Auto-Vélo*, 13 mars 1901, p. 1.

86. A. D., « Boxe – A propos d'un amateur tournant "pro" », *L'Auto*, 25 juillet 1926, p. 4.

87. Articles de Manaud Léon : « Soyons sévère », *L'Auto*, 10 juillet 1903, p. 7 ; « Les vieux principes sont parfois les meilleurs », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> janvier 1905, p. 5 ; « L'amateurisme ! », *L'Auto*, 9 mars 1906, p. 5.

88. Frémont Georges, « Course à pied et concours athlétiques – Vermeulen, Siret et Waltispurger doivent être requalifiés », *L'Auto*, 20 septembre 1922, p. 5.

89. A. M., « Lutte – Henri Deglane va être requalifié amateur », *L'Auto*, 22 septembre 1927, p. 1.

la FFA qui a su rester fidèle à ses principes, *L'Auto* plaide en faveur de la requalification de Jules Ladoumègue.

Enfin, *L'Auto* défend l'idée que les rencontres entre amateurs et professionnels sont bénéfiques aux amateurs. « S'il est juste de favoriser le développement du sport en excluant les professionnels de certaines réunions réservées, il est, d'autre part, illogique d'empêcher les amateurs de se perfectionner à leur contact<sup>90</sup>. » Après que l'Union cycliste internationale ait interdit aux amateurs de courir contre des professionnels, *L'Auto* déclare : « Nous prétendons que c'est antisportif de les empêcher de se perfectionner au contact des professionnels<sup>91</sup>. » Et lorsqu'en 1931, un joueur est convoqué par la fédération de tennis au motif qu'il s'est entraîné avec le professionnel William Tilden, Didier Poulain, présent lors de l'entraînement conclut : « Je suis parti de là pénétré de l'idée que notre espoir avait beaucoup appris<sup>92</sup>. »

### Le nombre et la durée des déplacements sportifs des amateurs

La question se pose à partir des années 1920. Les longues tournées européennes des *rugbymen* néo-zélandais, les voyages occasionnés par les Jeux olympiques, et notamment le périple de trois mois des athlètes américains qui ont participé aux Jeux de Paris, celui des équipes de football qui ont participé à la première Coupe du monde de football en Uruguay, les pérégrinations des joueurs et des joueuses de tennis qui parcourent le monde au fil d'une interminable saison interrogent.

*L'Auto* prend pour cible les champions français et étrangers, coureurs à pied, *tennismen*, patineuses sur glace et nageurs, sélectionnés pour les compétitions internationales officielles, mais aussi invités à participer à des réunions sportives dont les organisateurs espèrent avant tout tirer une recette conséquente. Ce sont des « commis-voyageurs en sports<sup>93</sup> », des « commis-voyageur es muscles<sup>94</sup> ». Et les rédacteurs de *L'Auto*

---

90. Léveillé Abel, « Erreur sportive », *L'Auto-Vélo*, 17 février 1901, p. 1.

91. « Cyclisme – Les amateurs ne pourront plus courir contre les professionnels », *L'Auto*, 17 février 1924, p. 2.

92. Poulain Didier, « La FFLT n'en rate pas une – André Merlin est convoqué devant le comité technique pour répondre d'un crime de faux amateurisme (?) », *L'Auto*, 21 octobre 1931, p. 1.

93. Frémont Gaston, « Les commentaires de la semaine – Course à pied », *L'Auto*, 30 décembre 1924, p. 4.

94. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Tout se tient », *L'Auto*, 22 mai 1929, p. 4.

s'étonnent ou s'agacent de ce que l'on s'obstine à considérer comme amateurs des athlètes qui ne consacrent pas assez de temps à leur travail pour en vivre : « [...] il paraît [...] que les lois de l'amateurisme sont parfaitement respectées quand les grands joueurs de tennis font des tournées mondiales, quand les joueurs de tennis français vont être obligés de trouver trois heures par jour pour s'entraîner et quand les grands coureurs à pied sont en perpétuel déplacement<sup>95</sup>. » Et les mesures prises par les fédérations sportives et le CIO pour limiter les déplacements des athlètes rencontrent le scepticisme du quotidien sportif qui se contente le plus souvent de les relater. Car les exemples attestant l'inanité de ces mesures ne manquent pas. Ainsi, par exemple, le quotidien sportif écrit à propos de l'équipe de football turque qui entame sa préparation olympique dès avril 1928 : « On ne doit pas examiner sérieusement l'amateurisme de ces "purs" qui seront ainsi trois mois en voyage<sup>96</sup>. »

Le même problème se pose au plan national : le championnat de rugby et la Coupe de France de football reposent sur des rencontres nombreuses et imposent aux joueurs de longs voyages à travers la France. Ces déplacements sportifs occasionnent un nombre important de journées chômées. Calculs faits, Louis Gautier-Chaumet arrive à la conclusion que la Coupe de France de football est contraire aux principes de l'amateurisme<sup>97</sup>. Aussi, lorsqu'un club de football déclare forfait parce que ses joueurs ne peuvent obtenir les cinq jours de congés nécessaires pour disputer une rencontre à l'autre bout de la France, *L'Auto* les félicite : « Bravo ! Voilà de bel et bon amateurisme : un joueur ne doit pas pouvoir obtenir cinq jours de congé dans une quinzaine pour disputer deux matches de football<sup>98</sup> ! »

---

95. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Quelle différence ? », *L'Auto*, 25 juin 1938, p. 2.

96. E. S., « Football – L'équipe olympique turque s'entraîne à Prague », *L'Auto*, 26 avril 1928, p. 4.

97. Gautier-Chaumet Louis, « Le football national – La coupe de France, les kilomètres et... L'amateurisme », *L'Auto*, 7 février 1931, p. 5.

98. Entrefilet publié dans l'édition du 15 novembre 1927, p. 3.

## Frais de déplacements et manque à gagner

Pour les défenseurs de l'amateurisme intégral, le remboursement des frais de déplacement et la compensation des salaires perdus s'apparentent au professionnalisme. Le principe en est cependant défendu par ceux qui voient dans l'impécuniosité des sportifs de condition modeste un frein à la pratique sportive et une forme d'injustice sociale.

Dans les années 1900, l'USFSA considère le paiement des frais de déplacement incompatible avec le statut d'amateur. L'Union tente d'imposer son point de vue à toutes les fédérations en jouant sur le principe selon lequel un athlète qui déroge aux règles de l'amateurisme dans un sport ne peut être considéré comme amateur dans un autre. *L'Auto* défend un point de vue opposé : « A moins que l'USFSA n'ait de l'aviron cette conception qu'il ne doit être pratiqué que par des millionnaires, il me semble tout indiqué que nos clubs soient autorisés à percevoir des frais de déplacement<sup>99</sup>. »

Après la Première Guerre mondiale, le remboursement des frais de déplacement est entré dans les mœurs. Les défenseurs de l'amateurisme s'inquiètent cependant des abus possibles : les sportifs peuvent être tentés de gonfler leurs notes de frais de déplacement ou les dirigeants se montrer excessivement généreux dans le remboursement des dépenses engagées par leurs athlètes. *L'Auto* s'associe à la lutte contre cette forme d'amateurisme marron, en dénonçant « les exigences des amateurs [...] plus grandes de jour en jour<sup>100</sup> » et les erreurs dans le remboursement des frais à l'avantage du bénéficiaire<sup>101</sup>.

À partir des années 1920, le débat se focalise sur le remboursement du manque à gagner, débat d'autant plus épineux que certaines organisations sportives, nationales et internationales refusent catégoriquement de l'intégrer à leur définition de l'amateurisme. Sur ce point, le discours de *L'Auto* évolue. Lorsqu'émerge la question, au début des années 1920, le remboursement des salaires perdus est considéré avec circonspection. Certes, concède-t-on, le manque à gagner relève du bon sens, mais plus

---

99. Desgrange Henri, « Allo ! Allo ! – Il y avait longtemps », *L'Auto*, 15 novembre 1904, p. 1.

100. Steines Alphonse, « À travers les sociétés – Les amateurs en danger », *L'Auto-Vélo*, 26 mars 1903, p. 3.

101. Musnik Henry, « Après Lenglen et Feret... – Comment un champion de tennis peut devenir amateur marron... », *L'Auto*, 11 septembre 1926, p. 1

qu'un simple ajustement du statut des amateurs aux réalités de la pratique sportive, c'est un pas vers le professionnalisme :

quelle différence, sinon en quantité, entre des actes de professionnalisme avéré et la « carotte » que présentent constamment les chevaliers du « manque à gagner »<sup>102</sup> ?

En l'an de grâce 1928, le seul effort fait par nos pontifes pour reconnaître enfin ce qui crève les yeux, c'est le manque à gagner. Encore professent-ils que ce manque à gagner est parfaitement compatible avec les principes de l'amateurisme. Et ta sœur<sup>103</sup> ?

C'est aussi la porte ouverte à tous les abus :

le curieux est que les manquements les plus fréquents aux règles de l'amateurisme viennent des « chevaliers du manque à gagner », dont les appétits sont tels qu'ils dépassent ceux des professionnels<sup>104</sup>.

Sans jamais s'engager en faveur du manque à gagner, le quotidien sportif critique ceux qui s'y opposent. Les Anglais défendent avec acharnement leur définition de l'amateurisme, mais le sport outre-Manche reste très aristocratique. Le CIO refuse d'admettre aux Jeux les athlètes ayant perçu un manque à gagner, mais ne fait rien pour interdire aux faux amateurs d'y prendre part. Les fédérations nationales, qui ne veulent pas verser à leurs licenciés l'équivalent des salaires perdus, refusent de regarder en face la réalité de l'amateurisme marron. Lors du conflit entre le Comité international olympique et la FIFA (1927), le quotidien condamne la position de principe du CIO qu'il juge incohérente<sup>105</sup>. Et lorsque finalement le CIO accepte de faire une exception pour les joueurs de football afin de sauver le tournoi olympique, le journal dénonce les raisons sonnantes et trébuchantes de ce revirement : « ce qu'il faudrait éviter, c'est que, au printemps de 1932, les organisateurs de Los Angeles ne viennent pas supplier la FIFA (comme les or-

---

102. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Manque à gagner et professionnalisme », *L'Auto*, 21 octobre 1924, p. 4.

103. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Quelques aspects de notre amateurisme », *L'Auto*, 4 septembre 1928, p. 4.

104. Gaston Frémont, « Les sports athlétiques – La Norvège et l'amateurisme », *L'Auto*, 29 octobre 1924, p. 4.

105. Oger Marcel, « Les Jeux olympiques modernes – Le CIO se proclame le dernier rempart de l'amateurisme intégral », *L'Auto*, 23 juillet 1927, p. 4.

ganisateurs hollandais le firent l'an dernier) de trouver un accommodement pour que la recette olympique soit sauvée<sup>106</sup>. »

En 1939 encore, Henri Desgrange exprime ses doutes quant à la compatibilité du manque à gagner avec le statut d'amateur :

Évidemment, un amateur peut n'avoir point la bourse assez garnie pour s'offrir un voyage aux U.S.A. S'il est indispensable qu'il y aille, ce qui se conçoit, personne ne nous a encore dit ce qu'il lui était permis de recevoir sans compromettre sa blanche hermine<sup>107</sup>.

## Les transferts

Dès les années 1910, les transferts de joueurs de rugby ou de football sont source d'inquiétude. Leur nombre de plus en plus élevé, des rumeurs au sujet des conditions de mutation de certains joueurs de qualité renforcent les soupçons. Quelques affaires retentissantes le confirment. Le phénomène prend de l'ampleur après la Première Guerre mondiale. Les grands clubs recrutent des joueurs britanniques ou écument les petits clubs dont ils débauchent les meilleurs éléments. *L'Auto* dénonce avec vigueur ce racolage. Henri Desgrange va jusqu'à reprendre à son compte le titre célèbre de l'article par lequel Émile Zola relança l'affaire Dreyfus (« J'accuse ! ») pour introduire la publication d'une lettre dénonçant les recrutements douteux des clubs bordelais<sup>108</sup>. Il dénonce régulièrement le manque de courage des dirigeants des fédérations concernées, émet des doutes sur leur probité et réclame des mesures vigoureuses pour mettre un terme à ces pratiques<sup>109</sup>.

Mais si *L'Auto* invite les fédérations à plus de fermeté dans leur lutte contre le racolage, dès qu'une mesure est adoptée, elle est immédiatement critiquée. Le quotidien invite les commissions d'amateurisme mises en place par la Fédération de rugby, la Fédération de football et la Fédération d'athlétisme à se montrer impitoyables, mais leurs décisions sont fréquemment contestées. Ces commissions sont tantôt accusées

---

106. Oger Marcel, « À propos des décisions du Comité international olympique », *L'Auto*, 7 août 1928, p. 3.

107. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Les frais de déplacement », *L'Auto*, 24 août 1939, p. 2.

108. Desgrenier Henri, « Athlétisme – J'accuse ! », *L'Auto*, 5 décembre 1918, p. 1.

109. Desgrange Henri, « Allo ! Allo ! – À quand la réforme ? », *L'Auto*, 26 septembre 1920, p. 1.

d'être trop sévères, tantôt leurs membres de ne pas être impartiaux ou de se contenter de « foudroyer le menu fretin<sup>110</sup> ». Les règles interdisant aux mutés de jouer en équipe première pendant une ou deux saisons sont réclamées avec force. Mais à peine ont-elles été adoptées qu'elles sont critiquées.

Le malheur est que pour essayer de « tenir » une centaine de footballeurs notoires qui sont perpétuellement tentés de monnayer leurs services, on soit amené à brimer injustement des milliers de braves jeunes gens qui ne demandent qu'à jouer tranquillement au ballon<sup>111</sup>. Pour éviter de frapper quelques coupables connus qui eux passent ou sont passés à travers les mailles du filet, on bride quelques centaines d'innocents<sup>112</sup>.

Et lorsque le commissariat général à l'EGS prétend empêcher les joueurs de changer de club selon leur volonté, Jacques Goddet s'insurge : « il est [...] vraiment trop simple de troquer un régime d'impuissance contre un régime d'esclavage<sup>113</sup>. » Et pour les besoins de sa plaidoirie, il prend le contre-pied du discours sur les grands clubs qui « écument » les petits clubs pour leur « voler » leurs meilleurs éléments<sup>114</sup>, et les « victoires en toc » obtenues « avec des éléments chapardés ailleurs<sup>115</sup> », habituellement développé dans *L'Auto*, et présente les mutations d'un club modeste vers un club de niveau supérieur comme une nécessité : « Le footballeur de qualité contraint à ne pas quitter son club d'origine serait perdu pour la collectivité. Le jeu s'enliserait. Les joueurs s'encroûteraient. La sélection disparaîtrait<sup>116</sup>. »

---

110. Sore Gilbert, « Rugby – La vieille querelle », *L'Auto*, 18 octobre 1926, p. 4.

111. « La technique dans le sport – Football – La commission des transferts », *L'Auto*, 11 mai 1922, p. 5.

112. Bénac Gaston, « Les commentaires de la semaine – Rugby », *L'Auto*, 25 octobre 1927, p. 4.

113. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – L'amateur enchaîné », *L'Auto*, 9 avril 1943, p. 1.

114. Desgrange Henri, « Propos sportifs – Le racolage », *L'Auto*, 12 juin 1916, p. 1.

115. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Qui l'eut cru ? », *L'Auto*, 12 novembre 1938, p. 2.

116. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Tortionnaires », *L'Auto*, 2 février 1944, p. 1.

## Avantages, appointements et situations

Le racolage est jugé scandaleux, non seulement parce qu'il enlève les athlètes de valeur aux petits clubs et les prive des bénéfices de leur travail de formation des jeunes, mais aussi parce que les racoleurs débauchent les athlètes en leur offrant des avantages, des appointements occultes ou des emplois plus ou moins fictifs. Or, la pratique tend à devenir courante dans les années 1920 et 1930. Les « affaires » impliquant des athlètes ou des dirigeants, en football, en rugby principalement, mais aussi en course à pied et en natation défraient de plus en plus régulièrement la chronique : des plaintes et des dénonciations, de fortes présomptions qui alertent les commissions d'amateurisme, des aveux également (comme ceux de Pierre Chayriguès en 1929 ou ceux des joueurs de rugby à treize en 1934). Mais pour quelques têtes qui tombent, combien de corrupteurs et de corrompus passent « entre les mailles du filet » ? Henri Desgrange s'agace régulièrement du fait que les fédérations feignent de ne pas voir que certains sportifs ont un train de vie sans rapport avec leur situation sociale<sup>117</sup>. Ce qui suscite en effet la colère et l'indignation des rédacteurs, c'est l'hypocrisie de ces pratiques :

quelques clubs parisiens affichent des idées plus qu'intransigeantes au sujet de l'amateurisme de leurs joueurs. [...] Or, nous croyons savoir que certaines « signatures » sensationnelles ne purent être obtenues qu'à l'aide de ces images magiques que la Banque de France a le monopole d'éditer et de monnayer<sup>118</sup>.

Car les rédacteurs de *L'Auto* s'accordent à penser qu'il n'y a rien de répréhensible dans le fait de récompenser les services rendus au club, à la condition que cela se fasse au grand jour. La rémunération des efforts sportifs constitue même un moteur, comme l'exprime sur un mode humoristique ce commentaire de Georges Février : en 1943, suite à la suspension du président d'un modeste club de football, bon dernier dans son championnat, reconnu coupable d'avoir donné, plusieurs fois, un billet de 50 francs à un de ses joueurs, il ironise : « 50 francs ? A un seul

---

117. Desgrange Henri, « Rugby – D'un jour à l'autre – Le racolage et la situation », *L'Auto*, 24 mars 1932, p. 4.

118. « Football – Les tubards du portier », *L'Auto*, 17 juillet 1928, p. 4.

joueur ? Et trois ou quatre fois seulement depuis le début de la saison ? Je ne m'étonne plus que le COA soit dernier<sup>119</sup> ! »

Dans les années 1910, Paul Champ s'inquiète des rumeurs selon lesquelles des clubs de rugby attireraient des joueurs britanniques en leur proposant des emplois. Ce serait une entorse aux lois de l'amateurisme. D'autant plus que le CIO vient d'ajouter un codicille en ce sens dans sa définition de l'amateur. Mais comment faire la part entre les déménagements pour d'authentiques raisons professionnelles, justifiant un changement de club, et les emplois de complaisance, octroyés à des joueurs de talent pour les débaucher ? Les uns sont parfaitement légitimes ; les autres relèvent du racolage. Or les offres d'emploi deviennent une pratique courante. « L'affaire Quillan » en constitue l'exemple par excellence : les emplois offerts par Jean Bourrel dans son entreprise de chapellerie aux joueurs qu'il débauche dans les clubs de la région suscitent des commentaires moqueurs ou indignés. Les changements d'emploi qui accompagnent les transferts de Jules Ladoumègue sont pointés du doigt avec ironie : « Ladoumègue [...] après avoir été jardinier à Bordeaux, cordonnier au Stade français, devient, paraît-il, conseiller technique du conseil d'administration de la Société générale ! Ce que c'est que la science infuse<sup>120</sup> ! »

*L'Auto* dénonce les emplois de complaisance, non pas au nom de la défense de l'amateurisme, mais en raison de l'hypocrisie des athlètes et des dirigeants qui, parallèlement, clament leur attachement au « sport pur » et leur rejet du professionnalisme. Car périodiquement, *L'Auto* défend la possibilité d'obtenir un emploi grâce à son capital sportif, prudemment, en soulignant les paradoxes et les incohérences auxquelles conduit l'intransigeance des adeptes du désintéressement absolu :

Et l'éternelle question se présentera à nos esprits inquiets, assoiffés de justice : a-t-on le droit d'empêcher un joueur de se créer une situation en bénéficiant de ses relations sportives ? [...] Il ne faut [...] pas empêcher un joueur de limiter ses prétentions à un avenir meilleur, s'il a toutes les qualités requises pour tenir son nouvel emploi. Si le sport

---

119. Février Georges, « Tout bien pesé », *L'Auto*, 14 décembre 1943, p. 1.

120. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Sera, Ladoumègue et C<sup>ie</sup> », *L'Auto*, 23 octobre 1928, p. 4.

n'est pas un but, il peut être un moyen, mais surtout, il ne doit pas être un obstacle<sup>121</sup>.

Nous saluons chapeau bas des quantités de gens qui ont amélioré leur situation à l'aide de recommandations quelconques, et nous voudrions en tenir rigueur au seul footballeur<sup>122</sup> ?

Après la suspension d'un athlète auquel son club avait procuré un emploi :

Où M. François Vergne prend-il qu'il est défendu de procurer un travail moins pénible à un garçon qui serait un champion ? Où irions-nous s'il fallait demander à qui l'on peut obliger : vous n'est pas champion au moins<sup>123</sup> ?

## Moniteurs et professeurs

Les règlements d'amateurisme excluaient à l'origine tous ceux qui avaient à un moment de leur vie enseigné les activités sportives contre rémunération. Après la Première Guerre mondiale, la qualité d'amateur est accordée aux professeurs de gymnastique scolaire et aux instituteurs, mais pas aux moniteurs sportifs. Si la règle n'est pas remise en cause en escrime et en tennis notamment, elle pose problème en natation et en ski au cours des années 1930. En 1934, Jacques Goddet s'emporte contre cet ostracisme : « Vous pouvez vendre des marrons, des bretelles, des leçons de géographie et faire partie d'une fédération. Mais vous devenez un être dangereux si c'est de la technique athlétique que vous vendez<sup>124</sup>... » Marcel Oger s'emploie en 1935 à démontrer l'incohérence des règlements d'amateurisme de la Fédération internationale de natation<sup>125</sup> : un nageur amateur peut enseigner la natation dans une piscine publique, mais pas

---

121. Bénac Gaston, « Les commentaires de la semaine – Rugby », *L'Auto*, 13 mai 1924, p. 4.

122. Oger Marcel, « Évolution nécessaire – Le statut du joueur amateur français doit être révisé – II », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> novembre 1926, p. 1.

123. « Athlétisme – L'affaire Robert Paul », *L'Auto*, 14 janvier 1934, p. 5.

124. Goddet Jacques, « Natation – “Maquis” et “vendetta” ! – Hermant classé “pro” – Où est le scandale ? », *L'Auto*, 29 octobre 1934, p. 5.

125. Articles d'Oger Marcel : « Natation – Les querelles byzantines du sport – La fédération française de natation et de sauvetage devant les règles compliquées de son amateurisme », *L'Auto*, 7 et 8 novembre 1934, p. 5, 10 novembre 1934, p. 3 ; « Natation – Le cas Thérèse Blondeau », *L'Auto*, 20 juillet 1935, p. 6.

dans un établissement privé ; il peut être employé comme professeur d'éducation physique dans une école publique, mais pas par un club ou une entreprise.

Le refus du CIO d'admettre les professeurs de ski aux Jeux donne lieu à un long feuilleton de 1935 à 1938 : le quotidien sportif prend parti pour la FFS<sup>126</sup> et la FIS<sup>127</sup> qui s'opposent à la décision du CIO et font peser sur les Jeux d'hiver de 1940 la menace d'une annulation<sup>128</sup>. Or, pour Alex Virot, « Ce professionnalisme indirect, car il est bon de souligner que la compétition n'est pas rétribuée, me semble beaucoup plus honorable que ce faux amateurisme qui consiste à passer trois mois loin de ses affaires ou de son pays à courir les compétitions internationales aux frais des stations ou des groupements qui les organisent<sup>129</sup>. » Le CIO cède finalement, afin de sauver les Jeux d'hiver de 1940.

Enfin, la politique de recrutement du commissariat général de l'EGS fait débat. Les moniteurs d'Antibes recrutés parmi les meilleurs athlètes nationaux sont-ils des amateurs ? Jacques Goddet le concède du bout des lèvres : « Acceptons de faire la différence : briller dans une épreuve sportive pour y gagner de l'argent, ou gagner de l'argent afin de parvenir à briller dans les manifestations sportives<sup>130</sup>. »

## Les solutions

Pour tirer le sport des situations scandaleuses de l'amateurisme marron, résoudre les contradictions créées par les règlements d'amateurisme et mettre un terme aux interminables querelles de doctrine, *L'Auto* avance des solutions : créer une catégorie professionnelle dans chaque sport ou, à défaut, créer une catégorie intermédiaire (« libres »,

---

126. Lomazzi Fernand et Bing W., « Les sports athlétiques – La lettre du CIO – L'exclusion des professeurs de ski des Jeux de Berlin provoque des protestations générales », *L'Auto*, 10 juin 1935, p. 7.

127. Perrier Robert, « Les Jeux olympiques d'hiver 1936 – Les leçons à tirer des 4<sup>e</sup> Jeux d'hiver », *L'Auto*, 18 février 1936, p. 4 ; Virot Alex, « Les Jeux olympiques d'hiver 1936 – Quelques observations et quelques prévisions... de conflit pour le ski », *L'Auto*, 18 février 1936, p. 4.

128. Lomazzi Fernand, « La XII<sup>e</sup> olympiade – Les Jeux d'hiver de 1940 auront-ils lieu ? », *L'Auto*, 9 septembre 1936, p. 4 ; « Ski – La doctrine du CIO – “Si nos professeurs ne sont pas reconnus comme amateurs, nous n'irons pas à Tokyo en 1940...” déclare à nouveau le major Oestgaard, président de la FIS », *L'Auto*, 17 octobre 1936, p. 4.

129. Virot Alex, « Les Jeux olympiques d'hiver 1936 – Quelques observations et quelques prévisions... de conflit pour le ski », *L'Auto*, 18 février 1936, p. 4.

130. Goddet Jacques, « D'un jour à l'autre – Discipline, Ordre, Qualité », *L'Auto*, 9 mai 1941, p. 1.

« non-amateurs », « classe internationale ») permettrait d'assainir le sport amateur en offrant à tous ceux qui souhaitent tirer quelques avantages de leur pratique, mais aussi et surtout à tous ceux dont le niveau de pratique crée des obligations et des charges lourdes, la possibilité de toucher de l'argent.

Il serait préférable, du point de vue de *L'Auto*, de créer dans tous les sports une section professionnelle sous contrôle de la fédération amateur. L'argument revient périodiquement dans les colonnes du journal :

La reconnaissance et l'organisation du professionnalisme entraînera *ipso facto* l'apurement de l'amateurisme<sup>131</sup>.

Le professionnalisme est la seule garantie logique de l'assurance que les amateurs marrons disparaîtront<sup>132</sup>.

On ne conçoit en effet guère d'autre moyen d'arriver à un amateurisme intégral que d'instituer parallèlement le professionnalisme<sup>133</sup>.

Mais il faudrait pour cela que les Jeux olympiques ne soient plus réservés aux seuls amateurs. Henri Desgrange se risque prudemment à en faire la proposition en 1924 : « Au fait, verriez-vous un inconvénient à ce que les Jeux olympiques soient désormais réservés aux professionnels<sup>134</sup> ? » Mais l'opprobre qui frappe le professionnel en sport est encore insurmontable. Aussi le quotidien sportif plaide-t-il en faveur de la création d'une catégorie distincte des amateurs, mais aussi des professionnels.

Pourtant, à chaque fois qu'une fédération crée une catégorie « indépendants<sup>135</sup> » à l'intention de ceux parmi les amateurs qui ne veulent, ou ne peuvent, pas respecter scrupuleusement les règlements d'amateurisme, les journalistes de *L'Auto* se montrent réticents. Ils craignent que cette catégorie intermédiaire prive les compétitions d'amateurs de leurs meilleurs éléments. C'est sans doute parce que la création des « indépen-

---

131. Gautier-Chaumet Louis, « Professionnalisme et ballon rond », *L'Auto*, 20 mai 1921, p. 1.

132. Perrier Robert, « Les grandes enquêtes de *L'Auto* – Le professionnalisme en football est-il une nécessité ? », *L'Auto*, 17 décembre 1930, p. 1 et 6.

133. Gautier-Chaumet Louis, « La doctrine sportive – M. Jules Rimet nous donne son avis sur le football professionnel », *L'Auto*, 20 février 1926, p. 1 et 4.

134. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Après les Jeux olympiques II », 19 août 1924, p. 4.

135. L'UVF en 1910 puis en 1924, la Fédération française de pelote basque en 1921 puis 1937 et la Fédération française de boxe en 1932.

dants » ne vise qu'à permettre à ceux qui tirent avantage de leur pratique de le faire au grand jour.

En revanche, le quotidien sportif propose en 1926, au moment où la compatibilité du « manque à gagner » avec le statut d'amateur est en débat, de créer un statut intermédiaire de « non-amateur » : Marcel Oger écrit une série d'articles en ce sens<sup>136</sup> ; il est soutenu par Henri Desgrange<sup>137</sup> ; les dirigeants sportifs sont invités à donner leur point de vue. Le but poursuivi par le quotidien sportif est de soulager les champions de toutes les contraintes du statut d'amateur incompatibles avec les obligations du sport international. La campagne de *L'Auto* ne débouche sur rien : les dirigeants les plus ouverts préfèrent autoriser les amateurs à toucher un manque à gagner et les plus intransigeants l'interdire.

En 1934-1936, *L'Auto* défend les avantages de la formule « libre » en football : une formule adoptée en Italie, qu'Henri Desgrange avait taxée dans un premier temps de « formule d'abandon, de renoncement<sup>138</sup> ». Marcel Oger et Maurice Pefferkorn estiment de leur côté que, dans la mesure où l'institution du professionnalisme n'a pas mis fin aux pratiques douteuses de l'amateurisme marron, la seule solution est de ne plus faire de distinction entre amateurs et professionnels. Henri Desgrange se rallie à leur point de vue, mais la « formule italienne » ne fait pas école en France.

Au début des années 1930, *L'Auto* engage une campagne en faveur de la création d'une « classe internationale » à côté des amateurs et des professionnels : « Qu'on décide que les athlètes de la classe olympique ou de la forme internationale soient déclarés hors de toute formule d'amateurisme et soient considérés comme des agents nationaux de propagande auxquels tout est permis<sup>139</sup>. » Une enquête est lancée en mars 1931 sur le thème « Peut-on exempter l'athlète de classe internationale de tout statut réglementant son amateurisme ? » L'objectif est d'accorder aux champions nationaux un statut qui leur permette de s'entraîner et de parcourir librement le monde pour défendre les couleurs nationales :

---

136. Huit articles sous le titre « Une évolution nécessaire », publiés du 31 octobre au 22 novembre 1926.

137. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Enfin, Malherbe vint ! », *L'Auto*, 16 novembre 1926, p. 4.

138. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Formule italienne », *L'Auto*, 29 avril 1933, p. 1

139. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Quoi de plus naturel ? », *L'Auto*, 27 septembre 1930, p. 1.

Ceux-là, enfin affranchis par leur classe internationale de tout souci d'amateurisme, seront les joyaux de la France sportive. [...] Nous n'en serons plus réduit à leur défendre d'y aller, sous le prétexte, bien britannique, que le service à café qu'on leur a offert pour courir à Saint Germain est d'un prix trop élevé pour un amateur<sup>140</sup>.

L'affaire Ladoumègue donne à *L'Auto* un argument supplémentaire en faveur de la création d'une classe internationale : si ce statut avait existé, la FFA n'aurait pas eu à sanctionner le champion français.

## Les défenseurs de l'amateurisme

Les appréciations concernant les défenseurs du « sport pur » dévoilent, mieux que les opinions contradictoires émises au sujet de l'amateurisme et du professionnalisme, quelles sont les positions de *L'Auto*. Plusieurs de ces défenseurs sont régulièrement évoqués. Leurs motivations, leur vision des choses sont exposées et jugées. Et les arguments négatifs l'emportent sur les appréciations positives.

### Les Anglais

Berceau du sport moderne, l'Angleterre est une référence incontournable, un exemple à suivre, un idéal à atteindre pour tout ce qui concerne les aspects techniques et tactiques de la pratique sportive, mais aussi pour ce qui touche à l'éthique sportive et notamment les questions d'amateurisme. Si les Anglais forcent le respect et l'admiration, ils suscitent aussi l'agacement. Leurs prises de positions semblent souvent hautaines, condescendantes et méprisantes, notamment lorsqu'ils choisissent de se retrancher dans un « splendide isolement » pour ne pas avoir à se plier à la règle commune<sup>141</sup>. Le discours développé dans les colonnes de *L'Auto* sur les Anglais et les Britanniques alterne la déférence et l'exaspération, au gré des circonstances.

D'un côté, la « formule anglaise » d'amateurisme constitue un modèle à suivre, elle est « admirable », synonyme de « rigueur », de « pureté » et de « droiture ». Et la fermeté des fils d'Albion en matière

---

140. Desgrange Henri, « Un peu d'ordre dans le chaos – Essai d'éducation corporelle VII », *L'Auto*, 26 septembre 1932, p. 1 et 19 décembre 1936, p. 3.

141. En 1926, la *Football association* anglaise, en désaccord avec la décision de reconnaître le manque à gagner, quitte la FIFA.

d'amateurisme est exemplaire : « Pour une fois, l'Angleterre est dans la bonne voie et je répète qu'il vaut mieux 207 amateurs pris dans le monde entier que 207 000 amateurs à la manque<sup>142</sup>. » Pour Henri Desgrange en effet, seuls les Anglais respectent scrupuleusement les règlements d'amateurisme établis par les institutions sportives internationales : « soyons francs ! Quelle nation à part la britannique observe les règles de l'amateurisme<sup>143</sup> ? » Et en 1937 encore, il estime que seuls les Anglais peuvent se prévaloir d'avoir été d'une tenue parfaite lors des Jeux olympiques de l'entre-deux-guerres<sup>144</sup>.

Mais en même temps, leur rigorisme agace, notamment lorsqu'ils refusent de rencontrer les footballeurs français au motif qu'ils ne sont pas de parfaits amateurs (1926), ou lorsqu'ils décident de rompre toutes relations avec le rugby français (1931). Le quotidien sportif s'emploie alors à égratigner l'image de pureté du sport britannique, en puisant dans la presse sportive d'outre-Manche des exemples prouvant que le sport anglais n'est pas irréprochable. Les accommodements avec la doctrine sont pointés du doigt, comme les tournées de Nurmi, Paddock et Murchison dans les années 1920<sup>145</sup> ou les frasques de Fred Perry dans les années 1930<sup>146</sup>. Les affaires de « *shamateurism* » – joueurs radiés, clubs suspendus ou déchus de leur titre, manquements manifestes aux règles de l'amateurisme – sont rapportées par le détail. Les informations sont assorties de commentaires acerbes ou ironiques : « Tennis – A Londres, on s'inquiète de l'amateurisme des joueurs. Sans blague<sup>147</sup> ! »

On insinue, à *L'Auto*, que l'attachement des Britanniques à l'amateurisme intégral repose sur des motivations qui n'ont pas la noblesse que leur prêtent les défenseurs français du sport pur, à savoir le désintéressement : « l'admirable formule anglaise de l'amateurisme [...] ne s'ins-

---

142. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – L'amateurisme à Prague », *L'Auto*, 4 juin 1925, p. 1.

143. *Ibid.*

144. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – L'œuvre de Pierre de Coubertin », *L'Auto*, 6 septembre 1937, p. 2.

145. « Comment admettez-vous, messieurs les Anglais, qui êtes si stricts sur les règles de l'amateurisme, qu'un amateur puisse se livrer au métier de commis-voyageur en sports ? » (Frémont Gaston, « Les commentaires de la semaine – Course à pied », *L'Auto*, 30 décembre 1924, p. 4)

146. « Tennis – On songerait à Londres à autoriser Perry à tourner à Hollywood », *L'Auto*, 27 octobre 1934, p. 4.

147. Titre d'un article, non signé, paru le 1<sup>er</sup> décembre 1937, p. 4.

pire pas du tout de préoccupations sociales aussi nobles<sup>148</sup>. » C'est « une formule de caste<sup>149</sup> » dont le « but inavoué<sup>150</sup> » est de « réserver les hautes compétitions aux étudiants fortunés, aux “gentlemen”<sup>151</sup> ». L'obstination des dirigeants de l'*Amateur Rowing association* qui persistent à refuser le statut d'amateur aux travailleurs manuels est réprouvée, y compris par les rédacteurs de *L'Auto* qui se posent en défenseurs de l'amateurisme : c'est selon Léon Manaud, une « vieille tradition démodée<sup>152</sup> » ; Paul Champ lui-même y voit un « statut désuet, peu démocratique<sup>153</sup> », source d'« iniquité<sup>154</sup> » ; et lorsqu'en 1929, la *National Amateur Rowing Association* admet les travailleurs manuels, elle « fait cesser situation quelque peu ridicule<sup>155</sup> ».

L'opposition des Anglais à toute évolution de leur doctrine d'amateurisme pousse inéluctablement à l'amateurisme marron : « Voilà, en somme, pourquoi notre fille est muette, pourquoi, n'osant pas rompre avec la formule d'amateurisme anglais, inapplicable à nos enfants du peuple, nous en sommes arrivés à l'amateurisme marron qui constitue le mensonge le plus répugnant que je connaisse<sup>156</sup>. »

La formule anglaise n'est pas applicable au sport français. « L'amateurisme tel que ses derniers défenseurs l'imaginent est un héritage – il faut le répéter – de l'Angleterre aux castes fermées [...]. Ce n'est pas une conception française<sup>157</sup>. » Car « Le faux amateurisme qui sévit en France n'est pas autre chose que la réaction inévitable du bon sens contre les coutumes, bonnes en Angleterre, pays d'aristocratie, parfaitement stupides en France, pays de démocratie<sup>158</sup>. » L'argument ne

---

148. Desgrange Henri, « Amateurisme – Expliquons-nous », *L'Auto*, 17 octobre 1932, p. 1.

149. *Ibid.*

150. Meyer Gaston, « Athlétisme – En vue d'un “athlétisme” meilleur – VI. Le sport est un élément de rénovation intérieure et de propagande extérieure », *L'Auto*, 20 mai 1942, p. 2.

151. *Ibid.*

152. Manaud Léon, « Les artisans amateurs », *L'Auto*, 10 avril 1907, p. 7.

153. Champ Paul, « L'amateurisme outre-Manche », *L'Auto*, 26 août 1921, p. 3.

154. *Ibid.*

155. JRA, « Aviron – L'amateurisme en Angleterre », 31 juillet 1929, p. 1. L'*Amateur Rowing Association* prend une décision identique en 1936 seulement.

156. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Contre le mensonge – II. L'amateurisme anglais », *L'Auto*, 7 novembre 1931, p. 1.

157. Gautier-Chaumet Louis, « Les faits et les gens, revus et corrigés », *L'Auto*, 31 octobre 1933, p. 4.

158. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Vlan ! Encore une monstruosité ! », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> novembre 1936, p. 1.

peut que titiller la fibre patriotique des lecteurs français, héritiers de la Révolution française : la formule anglaise est « inapplicable dans un pays de vérité, de droiture et de bon sens comme la France<sup>159</sup>. »

## Les fédérations

Les fédérations et les dirigeants fédéraux ne sont guère épargnés par le quotidien sportif dans sa croisade en faveur de plus d'honnêteté sportive.

Les fédérations qui défendent la doctrine d'amateurisme intégral sont jugées coupables en raison de leur sectarisme : l'USFSA est « l'intransigeante gardienne de cette définition préhistorique de l'amateur dont la révision et même l'abolition est demandée par toute personne pourvue de la moindre parcelle de bon sens<sup>160</sup> ».

Elles sont également jugées coupables en raison de leur impuissance à endiguer les débordements de l'amateurisme marron, une impuissance qui découle du manque de lucidité ou du manque de courage de leurs dirigeants, qui assistent sans rien faire à l'inéluctable dérive du sport amateur : « avec quelle inlassable patience la fédération néglige de punir les coupables<sup>161</sup> ». Les fédérations font preuve de trop de clémence, de trop de générosité<sup>162</sup>, elles « ancrent davantage, dans l'esprit de la foule, qu'elles n'osent jamais sévir quand il s'agit de défendre sérieusement l'amateurisme<sup>163</sup> ».

Mais lorsqu'elles se lancent dans la lutte contre l'amateurisme marron, les fédérations sont également critiquées. Ainsi, par exemple, tant que la Fédération de rugby ne fait rien, *L'Auto* fustige son inaction, mais dès que la commission d'amateurisme de la FFR s'engage dans une croisade contre le racolage, elle est assimilée à l'Inquisition, à un « tribunal

---

159. Desgrange Henri, « Amateurisme – Expliquons-nous », *L'Auto*, 17 octobre 1932, p. 1.

160. Steins Alphonse, « À travers les sociétés – Les amateurs en danger », *L'Auto*, 26 mars 1903, p. 3.

161. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Sera, Ladoumègue et C<sup>ie</sup> », *L'Auto*, 23 octobre 1928, p. 4.

162. Villetan Géo, « Rugby – En marge du conseil fédéral – Trop de clémence, trop de générosité vont donner lieu à de nouveaux abus ? », *L'Auto*, 24 décembre 1929, p. 5.

163. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Un cas de prescription », *L'Auto*, 11 février 1930, p. 1.

révolutionnaire<sup>164</sup> » ou à une « commission de salut public<sup>165</sup> ». Le règlement d'amateurisme que Frantz Reichel tente de mettre en place à la même époque est un « système à la Fouquier-Tinville<sup>166</sup> ». De même, en 1936, Victor Jacob, vice-président de la Ligue de Paris d'athlétisme, défenseur intransigeant de l'amateurisme, est assimilé à un révolutionnaire : « Ce Jacob est un jacobin, c'est Marat, ami du peuple et championicide...<sup>167</sup> » En 1943, Robert Perrier joue sur l'homonymie entre le « Père Duchesne », personnage imaginaire du XVIII<sup>e</sup> siècle toujours empressé à dénoncer les abus et les injustices, qui donne son nom à un journal de l'époque révolutionnaire, et Achille Duchesne, président de la commission mixte d'amateurisme de football<sup>168</sup> pour en dénoncer les excès. Par ces comparaisons avec les institutions et les acteurs de cette période sombre de la Révolution française, honnie par la France conservatrice, les rédacteurs de *L'Auto* dénoncent l'arbitraire, les mesures d'exception, l'intransigeance doctrinaire des défenseurs de l'amateurisme.

En outre, les mesures prises par les fédérations pour lutter contre l'amateurisme marron sont jugées ineptes : « Si le ridicule tuait encore à Paris, la FFLT siègerait au Père-Lachaise<sup>169</sup>. » Car les mesures répressives ne sont pas la solution : « Si la fédération s'était préoccupé davantage de la partie morale de sa tâche, nous n'assisterions pas à ce que j'appelle des gamineries<sup>170</sup>. »

Pour Henri Desgrange, les fédérations sportives sont impuissantes parce qu'elles sont dirigées par ceux-là même qui se rendent coupables d'agissements contraires à la doctrine qu'ils sont censés défendre. Il se plaît à dénoncer « le scandale toujours passionnant des fédérations

---

164. Bénac Gaston, « Les commentaires de la semaine – Rugby », *L'Auto*, 2 octobre 1923, p. 4.

165. « Rugby – Résurrection ! La commission d'amateurisme va se réunir », *L'Auto*, 14 février 1924, p. 4.

166. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Considérations sur l'amateurisme », *L'Auto*, 24 avril 1923, p. 4. Fouquier-Tinville, accusateur public du tribunal révolutionnaire au temps de la Terreur, symbolise la justice expéditive.

167. « Le sport et ses lois – Jacques condamné par Jacob », *L'Auto*, 4 février 1936, p. 1.

168. « Pour détruire l'amateurisme marron qui ne fut jamais si florissant, notre moderne père Duchesne compte exercer ses violences contre l'amateurisme lui-même. » (Perrier Robert, « Le sport et les p'tits oiseaux », *L'Auto*, 18 février 1943, p. 1)

169. Poulain Didier, « La FFLT n'en rate pas une – André Merlin est convoqué devant le comité technique pour répondre d'un crime de faux amateurisme (?) », *L'Auto*, 21 octobre 1931, p. 1.

170. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Les deux gosses et la mère "Fouettard" ! », *L'Auto*, 27 février 1937, p. 1 et 2.

dirigées, cela va sans dire, par les clubs bénéficiaires d'aussi excellentes pratiques<sup>171</sup>. » Il préconise la mise en place d'un pouvoir fédéral fort : « L'expérience a déjà surabondamment prouvé que les groupements sportifs ont presque seuls connu la prospérité dont le gouvernement se rapprochait beaucoup plus de la formule du pouvoir absolu que du pouvoir démagogique<sup>172</sup>. » Il réitère sa profession de foi en 1922 :

Les fédérations seront impuissantes tant qu'elles seront à forme républicaine ; elles ne progresseront, elles ne se perfectionneront que quand elles seront de « forme absolue ». Un plébiscite populaire, chaque année, des dirigeants choisis en dehors des coteries et jouissant d'une autorité absolue, voilà l'idéal, et voilà qui explique le succès de l'Union vélocipédique de France<sup>173</sup>.

En plusieurs occasions, Henri Desgrange exprime sans détours un penchant marqué pour l'antiparlementarisme. À défaut d'un régime plébiscitaire qu'il appelle de ses vœux, le directeur de *L'Auto* estime que c'est aux pouvoirs publics de suppléer les fédérations réduites à une coupable impuissance.

### Frantz Reichel, « apôtre de l'amateurisme »

International en athlétisme et en rugby, boxeur, cycliste, dirigeant du Racing club de France et du Sporting club universitaire de France, secrétaire général de l'Union des sociétés françaises de sports athlétiques, dirigeant des fédérations de football, d'athlétisme, de rugby, de base-ball et de hockey sur gazon, secrétaire général du Comité national des sports, membre du Comité olympique français, commissaire général des JO de Paris, journaliste au *Figaro* et à l'hebdomadaire *L'Ami des sports*, Frantz Reichel est, jusqu'à sa mort en 1932, une personnalité sportive française incontournable et un des plus ardents défenseurs de l'amateurisme intégral.

*L'Auto* donne un large écho à ses prises de position dans les débats touchant aux questions d'amateurisme. Le journal publie plusieurs tribunes dans lesquelles il développe son point de vue, et l'interviewe à

---

171. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Le championnat avec le reste ! », *L'Auto*, 28 décembre 1926, p. 4.

172. Desgrange Henri, « Propos sportifs – Le racolage », *L'Auto*, 12 juin 1916, p. 1.

173. Desgrange Henri, « Finissons-en », *L'Auto*, 1<sup>er</sup> août 1922, p. 3.

chaque fois que la question fait l'actualité. Frantz Reichel est l'incarnation de la défense de l'amateurisme. Les rédacteurs en parlent avec déférence. Seul Henri Desgrange s'autorise à le critiquer ou à s'en moquer<sup>174</sup>.

Si les dirigeants sportifs nationaux sont, en règle générale, critiqués pour leur naïveté, leur manque de courage ou leur hypocrisie, cet « "incorruptible" du sport<sup>175</sup> » l'est pour son intransigeance et son aveuglement. Dans le portrait qu'il brosse de lui en 1921, Henri Desgrange écrit : « Il aura traversé notre monde des sports tel Cyrano faisant sonner comme des éperons non seulement les vérités qu'il dit, mais les erreurs qu'il professe, bellement intransigeant<sup>176</sup>. » Car la doctrine qu'il défend relève de l'utopie. « Le *Ludus pro Patria* de Reichel est une admirable chose, mais c'est une admirable chose pour gens fortunés<sup>177</sup>. » Et pour souligner la défaite de ses idées et l'isolement qui en résulte, le directeur de *L'Auto* clôt sa critique des Jeux de Paris par un définitif : « Il n'y avait, d'ailleurs, à Colombes qu'un seul amateur : Frantz Reichel, et il n'a pas concouru<sup>178</sup>. »

Henri Desgrange reconnaît à « [son] ami Frantz Reichel » des qualités : noblesse, générosité, droiture, courage. Il le compare à Cyrano et à Robespierre. Mais il lui reproche son manque de perspicacité, et surtout – et très injustement – son inaction : « Pour parler franc, j'ai de plus en plus la crainte que Reichel [...] soit beaucoup plus un pur théoricien qu'un esprit constructif<sup>179</sup>. » Il ajoute : « Je n'ai jamais pu obtenir de Reichel l'ombre de l'ombre de ce que j'appellerai le commencement d'un programme<sup>180</sup>. » Pourtant, Henri Desgrange ne peut ignorer ni la participation de Frantz Reichel à la Commission d'amateurisme de la FFR dans les années 1920, ni son engagement au sein des fédérations dont il est membre du bureau national ou président, au sein du Comité national des sports ou au sein des commissions ministérielles dont il a été membre, ni la mission qu'il a remplie en 1925-1926 à la demande de Paul Bénazet... L'argument devient cependant un leitmotiv en 1930

---

174. Faut-il y voir une conséquence du duel qui l'opposa à Léon Manaud en 1903 ?

175. Berger Marcel, « Les grandes enquêtes de *L'Auto* – Que doit-on faire des amateurs marrons ? », *L'Auto*, 18 décembre 1928, p. 1 et 2.

176. Desgrange Henri, « Les apôtres », *L'Auto*, 21 janvier 1921, p. 1.

177. Desgrange Henri, « Coup d'œil d'ensemble », *L'Auto*, 3 mars 1921, p. 1.

178. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Après les Jeux olympiques II », *L'Auto*, 19 août 1924, p. 4.

179. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Bravo ! Très bien ! Parfait ! », *L'Auto*, 22 mars 1930, p. 1.

180. *Ibid.*

et 1931 : « Mais encore une fois, qu'il commence, car depuis bientôt 40 ans que grogne notre Reichel, il n'a pas encore commencé<sup>181</sup>. » Henri Desgrange commente l'annonce de sa démission de la FFFA : « C'est une noble nature que Frantz Reichel ; il aura manqué d'être un homme d'action<sup>182</sup>. »

Et c'est un étrange éloge funèbre que rédige Henri Desgrange en mars 1932, mêlant la critique à l'hommage :

Il est mort de s'être trompé ; il disparaît quand il comprend que définitivement il n'est plus suivi<sup>183</sup>.

La mort de Reichel est tragique parce qu'elle survient au moment précis de la ruine de ses espérances, de son système, de sa doctrine<sup>184</sup>.

Après sa mort, Frantz Reichel demeure le symbole de la défense de l'amateurisme : « Qu'il faille réformer la loi, l'adapter aux temps nouveaux, tenir compte qu'aujourd'hui un grand athlète doit être intégré dans le patrimoine national, il n'y a plus guère que les mânes de mon ami Frantz Reichel pour s'y opposer<sup>185</sup>. » Un hommage teinté d'humour à son acharnement à défendre ses convictions, puisque pas même la mort ne peut l'arrêter. Mais aussi un camouflet pour ceux qui ont repris le flambeau et défendent l'amateurisme intégral : Armand Massard, Jean Dauven ou André Reichel (son neveu), pour n'en citer que quelques-uns.

## Le Comité international olympique

Le Comité international olympique joue un rôle central dans la défense de la doctrine d'amateurisme intégral. Il est régulièrement amené, au cours de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle, à débattre de cette question. Certes, comme le suggère Florence Carpentier, ce n'est « peut-être qu'un prétexte pour détourner l'attention des fédérations qui pourraient choi-

---

181. Desgrange Henri, « Les chroniques de *L'Auto* – Je marche ! », *L'Auto*, 28 août 1930, p. 1.

182. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – La retraite de Frantz Reichel », *L'Auto*, 21 juin 1931, p. 1.

183. Desgrange Henri, « Un grand deuil chez les sportifs – Après la mort de Frantz Reichel », *L'Auto*, 26 mars 1932, p. 1.

184. *Ibid.*

185. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – !!!!!!! », *L'Auto*, 30 octobre 1935, p. 1 [huit points d'exclamation dans tous les sens].

sir de se joindre aux contestataires<sup>186</sup> ». Et de fait, malgré les concessions consenties à la FIFA en 1928 sur la question du remboursement des salaires perdus, et à la FIS en 1938 sur la question de l'admission des professeurs de ski aux Jeux d'hiver, la position des dirigeants du mouvement olympique ne varie guère. En 1938, le CIO renforce même son pouvoir de contrôle de l'amateurisme aux dépens des fédérations internationales.

En raison de ses décisions à contre-courant de l'évolution du sport, le CIO est vivement critiqué par *L'Auto*. Henri Desgrange, Marcel Oger, Jacques Goddet, Robert Perrier, Fernand Lomazzi et Lucien Dubech notamment s'emploient à montrer l'incompatibilité de l'idée d'amateurisme intégral avec la formule des Jeux olympiques. Ils soulignent les incohérences et les contradictions de la politique menée par le CIO et dénoncent le « mensonge olympique<sup>187</sup> ».

Les journalistes de *L'Auto* s'insurgent contre le fait que les membres du CIO s'opposent à toute évolution du statut d'amateur, mais laissent des athlètes marron participer aux Jeux. Candeur ou hypocrisie ? Le quotidien sportif hésite entre les deux interprétations. Tantôt, on s'interroge : les membres du CIO « ne sont-ils pas au-dessus de la mêlée, trop au-dessus pour connaître parfaitement les "ficelles" du sport<sup>188</sup> ? » On ironise :

Ils sont trop beaux, voyez-vous, les pontifes du Comité international olympique. Ils admettent encore, la chaîne d'or au cou, que la formule olympique est d'une honnêteté absolue, et quand ils entendent prononcer le serment au drapeau, ils y croient... Ma parole ! ils doivent croire encore – ou de nouveau – au Père Noël<sup>189</sup>.

Tantôt on leur prête un calcul cynique. On rappelle les entorses de Charles Paddock aux règles de l'amateurisme, de notoriété publique : « Mais refuser cet engagement, c'était l'obligation de refuser également l'engagement d'une bonne moitié des participants. N'insistons-pas<sup>190</sup>... » On interroge les revirements du CIO qui admet des footballeurs ayant

---

186. Carpentier Florence, *op. cit.*, p. 206.

187. Titre de plusieurs chroniques de Lucien Dubech, publiées en octobre et novembre 1932.

188. « La pureté des Jeux olympiques – En marge de "Sport... à l'américaine" », *L'Auto*, 24 avril 1935, p. 1 et 2.

189. Perrier Robert, « Jeux olympiques – La flamme olympique est éteinte, allumons notre lanterne », *L'Auto*, 18 août 1936, p. 4.

190. O. K., « Course à pied – Le scandale Paddock », *L'Auto*, 18 juillet 1928, p. 6.

touché un « manque à gagner » aux Jeux d'Amsterdam afin de sauver la « recette », et qui choisit d'accorder la qualité d'amateur aux professeurs de ski pour ne pas compromettre le bon déroulement des Jeux d'hiver de 1940. Le quotidien sportif prend prétexte des désaccords entre le Comité olympique français et le CIO<sup>191</sup> pour pourfendre l'immobilisme des institutions olympiques.

La « comédie du serment olympique » devient le symptôme de l'hypocrisie du CIO, qui oblige les athlètes à se parjurer. Le journal s'appuie sur l'avis autorisé des dirigeants du sport français. Jules Rimet, alors président du Comité national des sports, déplore que « les Jeux olympiques, qui devaient être l'illustration la plus frappante de la morale sportive, devinrent l'occasion d'un parjure universel<sup>192</sup> ». Lorsqu'en 1933, le CIO réuni en congrès à Vienne, se contente d'affirmer que le faux serment olympique déshonore celui qui s'en rend coupable, Marcel Oger cite le comte Clary, président du Comité olympique français, qui déclare : « on a tué l'idée olympique<sup>193</sup> ».

L'article célèbre de Jacques Goddet, « Les Jeux défigurés », déclenche une polémique entre le quotidien sportif et Pierre de Coubertin lui-même. Le rédacteur en chef de *L'Auto* y dénonce, une fois de plus, la farce du serment olympique : « On accepte aux Jeux de M. de Coubertin des athlètes qui, avant d'y participer, annoncent la date à laquelle ils comptent ensuite passer professionnels<sup>194</sup>... » Le rénovateur des Jeux réfute les accusations de Jacques Goddet dans un article publié dans *Le Journal* de Genève. « Au hasard d'un déplacement en Suisse », Fernand Lomazzi le rencontre, et rapporte ses propos pour le moins surprenants. Coubertin affirme que le serment olympique ne fait pas référence à l'amateurisme : « Où voyez-vous qu'il exige des athlètes descendus sur le stade olympique un amateurisme absolu que je suis le premier à reconnaître comme impossible<sup>195</sup> ? »

---

191. Lomazzi Fernand, « L'aréopage sportif – Le COF proteste contre l'opportunisme du CIO », *L'Auto*, 6 juin 1935, p. 1 ; Oger Marcel, « Les sports athlétiques – Rupture de pourparlers – Ça ne va pas très bien... entre le COF et le CIO ! », *L'Auto*, 11 janvier 1936, p. 2.

192. Herman Grégoire, « La comédie du serment olympique – Doit-on créer une catégorie spéciale pour le champion international ? », *L'Auto*, 23 février 1932, p. 1 et 4.

193. Oger Marcel, « Les assises de l'olympisme moderne – Rien de changé à Vienne ! », *L'Auto*, 9 juin 1933, p. 1 et 4.

194. Goddet Jacques, « Les Jeux défigurés », *L'Auto*, 17 août 1936, p. 1 et 5.

195. Lomazzi Fernand, « Comment M. de Coubertin conçoit ses Jeux olympiques », *L'Auto*, 4 septembre 1936, p. 4.

S'ensuit une série d'articles dans lesquels l'équipe de rédaction de *L'Auto* s'emploie à réfuter les affirmations du rénovateur des Jeux. Marcel Oger analyse la charte olympique pour montrer que les athlètes s'engagent indirectement à être de parfaits amateurs. Henri Desgrange rend responsables, tour à tour les fédérations internationales et le CIO du « serment-parjure de respecter les lois de l'amateurisme<sup>196</sup> ». La mort de Pierre de Coubertin en septembre 1937 ne met pas un terme à la polémique. Fernand Lomazzi s'appuie sur « Les mémoires olympiques » publiées dans *L'Auto*, pour étayer l'idée que le rénovateur des Jeux n'était en rien partisan d'un amateurisme sectaire, « cet amateurisme – cette pudibonderie – que les fédérations lui imposaient<sup>197</sup>. ». Henri Desgrange lui répond qu'il aurait pu clamer « Je n'ai pas voulu cela ! » :

Comment approuvait-il ce qui aurait fait hurler ce bouledogue de Frantz Reichel, lequel ne lui allait pourtant pas à la cheville ? Mystère, que la mort rend inutile d'éclaircir et qui vint obscurcir les rapports de notre journal avec le rénovateur des Jeux olympiques que nous avons, jusqu'au dernier moment, honoré de notre respect<sup>198</sup>.

Le successeur de Pierre de Coubertin à la tête du CIO n'est pas non plus épargné. « [...] aux Jeux olympiques, tous les quatre ans, des dizaines d'athlètes de tous les pays du monde se parjurent, sous l'œil attendri de M. Baillet-Latour [...]»<sup>199</sup>. » Marcel Oger lui reproche en 1939 de ne pas avoir convoqué de congrès olympique après 1930 comme il s'y était engagé<sup>200</sup>. Par sa faute, certaines questions sont restées en suspens : amateurisme, manque à gagner... Mais après sa mort en janvier 1942, le même Marcel Oger loue « la souple intelligence » de M. de Baillet-Latour qui avait accepté le manque à gagner pour les foot-

---

196. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Questions olympiques », *L'Auto*, 16 juin 1937, p. 1.

197. Lomazzi Fernand, « Des jeux basés sur un amateurisme sectaire – Coubertin n'en voulait pas – “Miséricorde ! Quel blasphème... Si mes paroissiens m'entendaient !” écrivait-il plaisamment dans ses “Mémoires olympiques” », *L'Auto*, 4 septembre 1937, p. 2.

198. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – L'œuvre de Pierre de Coubertin », *L'Auto*, 6 septembre 1937, p. 2.

199. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Contre le mensonge – II. L'amateurisme anglais », *L'Auto*, 7 novembre 1931, p. 1

200. Oger Marcel, « Un oubli de M. de Baillet-Latour – Le dernier congrès olympique date de Berlin : 1930 !... », *L'Auto*, 11 janvier 1939, p. 1.

balleurs en 1928 et une indemnité pour les athlètes soutien de famille en 1938<sup>201</sup>...

De même, après avoir critiqué les Jeux olympiques et Pierre de Coubertin, Marcel Oger s'emploie-t-il finalement à les réhabiliter. En 1944, *L'Auto* suggère au Comité olympique français de fêter le cinquantième anniversaire du « geste audacieux et aujourd'hui victorieux du baron Pierre de Coubertin ». Les Jeux olympiques ne sont plus une « foire énorme et grandiose du muscle<sup>202</sup> », ni la « foire quadriennale de M. de Coubertin, placée sous le signe de M. Nicolet<sup>203</sup> ». La rénovation des Jeux olympiques est une initiative « couronnée par le plus magnifique des succès<sup>204</sup> ». Les Jeux sont « la plus belle et la plus grande des manifestations mondiales de l'intelligence et du muscle<sup>205</sup> ».

### Les responsables ministériels des sports

Parmi les nombreux, et souvent éphémères, responsables ministériels de l'Éducation physique et des sports, plusieurs sont intervenus dans le débat amateurisme – professionnalisme, pour condamner les dérives du sport amateur (Gaston Vidal), s'opposer à l'assouplissement du statut d'amateur (Henry Paté), ou dire leur opposition au sport professionnel (Léo Lagrange, Jean Zay, Jean Ybarnégaray, Jean Borotra, Joseph Pascot).

*L'Auto* fait écho aux prises de position de Gaston Vidal qui déplore que le sport dégénère en spectacle et que de véritables amateurs n'auraient pas le loisir de se déplacer comme le font les joueurs de rugby. Le quotidien sportif relaie les réponses des dirigeants de la FFR sans prendre parti. Tout au plus le scandale provoqué par les déclarations de Gaston Vidal est-il l'occasion de dénoncer, une nouvelle foi, l'amateurisme marron.

---

201. Oger Marcel, « Le comte de Baillet-Latour, président du CIO est décédé hier », *L'Auto*, 8 janvier 1942, p. 1.

202. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Après les Jeux olympiques II », *L'Auto*, 19 août 1924, p. 4.

203. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Cela crève les yeux », *L'Auto*, 11 avril 1937, p. 1. Desgrange fait référence à Jean-Baptiste Nicolet, célèbre directeur de théâtre de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, passé à la postérité à travers l'expression « de plus en plus fort, comme chez Nicolet ». Une façon pour Henri Desgrange de dénoncer la dérive spectaculaire des Jeux olympiques.

204. Oger Marcel, « 19, 20, 21 et 22 juin 1894 – Voilà cinquante ans – Rénovation à la Sorbonne de Paris des Jeux olympiques modernes », *L'Auto*, 15 mars 1944, p. 1.

205. *Ibid.*

Les prises de position d'Henry Paté suscitent en revanche des commentaires engagés. Lorsque le sous-secrétaire d'État de l'Éducation physique annonce son intention de ne plus subventionner les fédérations qui reconnaîtront le « manque à gagner » et de les assujettir à la taxe sur les spectacles, *L'Auto* affirme que ces mesures de défense de l'amateurisme ne feront qu'aggraver la situation :

Autant dire aux clubs : « continuez à mentir, à frauder, à dissimuler ; embauchez, racolez, faites de la désorganisation sociale ; abusez la jeunesse ; préparez-nous une génération de cabotins et de professionnels, mais cachez-vous, gardez-vous de toute sincérité, et de toute franchise. [...] »<sup>206</sup>.

Et deux semaines plus tard, *L'Auto* ironise sur l'intransigeance du responsable ministériel des sports : « M. Henry Paté serait-il plus "amateur" que les Anglais<sup>207</sup> ? »

Lorsque Léo Lagrange annonce en 1936 son intention de supprimer le professionnalisme en sport, Henri Desgrange se lance dans une série d'éditoriaux dans lesquels il défend l'honorabilité du sport professionnel. Le professionnalisme a financé le sport amateur : « Sans les manifestations professionnelles du début et sans les stades professionnels issus des capitaux privés pour la plupart, il n'y aurait pas de sport en France<sup>208</sup>. »

Lorsque Jean Zay envisage en 1939, dans son projet de réorganisation de l'éducation physique, des sports et de la préparation militaire, de supprimer le professionnalisme, Henri Desgrange prend la défense du sport professionnel qui présente l'incontestable caractère « d'une perpétuelle leçon de courage, d'énergie, de volonté et de travail<sup>209</sup> ». Il conseille au ministre de l'Éducation nationale de consacrer ses efforts à l'éducation physique scolaire : « Ça, Monsieur le ministre, croyez-moi, c'est bien plus intéressant que de rattacher les sports professionnels au bureau ministériel des théâtres et des fêtes foraines<sup>210</sup>. » Finalement le protocole d'accord signé en juillet 1939 entre le ministère de l'Éducation

---

206. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – De mieux en mieux ! », *L'Auto*, 20 décembre 1929, p. 1.

207. Entrefilet publié en première page le 3 janvier 1930.

208. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Sus au professionnalisme ! », *L'Auto*, 16 décembre 1937, p. 1.

209. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Défense du professionnalisme ! », *L'Auto*, 7 avril 1939, p. 3.

210. *Ibid.*

nationale et le Comité national d'éducation physique et des sports en vue de l'application du plan de réorganisation de l'éducation physique et des sports, prévoit que le sport professionnel peut être admis, sous certaines conditions, comme moyen de propagande<sup>211</sup>.

Les mesures prises entre 1940 et 1944 pour réformer le sport professionnel sont vivement contestées par *L'Auto*. Le nombre des articles abordant le sujet explose. Si jusqu'à 1940, les articles consacrés à l'amateurisme et au professionnalisme rapportaient, ou commentaient, essentiellement les faits et gestes des sportifs et des organisations sportives nationales, étrangères ou internationales, après 1940, ce sont les conséquences des mesures prises par le commissariat général qui fournissent la matière principale du discours sur l'amateurisme. Il s'agit dès lors ni plus ni moins que de défendre le professionnalisme, en cyclisme et en football notamment, et une définition plus souple de l'amateurisme dans les autres activités sportives.

### **Pour conclure : « Beaucoup de bruit pour rien » ?**

L'histoire de la défense de l'amateurisme au cours de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle est une histoire riche en péripéties et en rebondissements, pleine de bruit et de fureur. Aucune activité sportive n'est épargnée. Rares sont les périodes de paix entre les défenseurs de l'amateurisme intégral et ceux qu'ils accusent de dénaturer le sport et de pervertir les athlètes. Les questions d'amateurisme et de professionnalisme fournissent une matière abondante et régulière à *L'Auto*. Apparemment, elles captivent les lecteurs et sans doute d'autant plus qu'elles peuvent être envisagées sur plusieurs plans. Elles relèvent en effet des relations internationales et du jeu diplomatique. Elles empruntent à la démocratie parlementaire ses débats, ses manœuvres et ses rapports de force. Certaines affaires donnent lieu à de véritables enquêtes policières et à des feuilletons judiciaires avec suspens et rebondissements. D'autres ont tout du fait-divers : des destins se nouent et se dénouent (ascension, chute, rédemption), toujours édifiants. Car il est à chaque fois question de droit, de justice et de morale. L'information sportive y gagne une certaine profondeur.

---

211. « La réorganisation de l'éducation physique et des sports – Le protocole de l'accord entre le CNEPS et le Ministère de l'Éducation nationale », *L'Auto*, 6 septembre 1939, p. 2.

En matière d'amateurisme et de professionnalisme, *L'Auto* ne se cantonne pas dans un rôle de journal d'information, portant à l'attention de son public toutes les nouvelles que celui-ci ne peut ignorer. Ses rédacteurs s'engagent. Il n'y a cependant pas, de prime abord, de ligne éditoriale clairement établie. Les rédacteurs ne sont pas nécessairement d'accord entre eux sur les questions d'amateurisme et de professionnalisme. L'équipe de rédaction compte des défenseurs de l'amateurisme intégral, des partisans de l'assouplissement du statut d'amateur et des adeptes du sport professionnel. On peut débattre entre pairs, mais en règle générale, on se contredit conformément à la division du travail journalistique.

Parmi les auteurs des articles traitant d'amateurisme et de professionnalisme, il convient de distinguer les « journalistes de terrain » et les « journalistes assis ». Les uns sont correspondants locaux, rédacteurs des différentes rubriques, envoyés spéciaux et reporters. Ils assistent aux événements sportifs, aux réunions et aux conférences de presse que tiennent les institutions sportives. Ils rencontrent les sportifs, les dirigeants et les responsables ministériels de l'Éducation physique et des sports pour recueillir leurs déclarations, leurs confidences ou leurs indiscretions. A l'occasion, ils enquêtent. Ils collectent ainsi les informations qui sont la matière première d'articles essentiellement informatifs, publiés soit en première page lorsque la nouvelle est d'importance, soit dans les pages consacrées aux rubriques spécialisées.

Les autres nourrissent leurs éditoriaux, chroniques et articles de fond des éléments qu'ils recueillent auprès des journalistes de terrain, ou qu'ils puisent dans la lecture des communiqués de presse et des journaux concurrents, français ou étrangers.

Il apparaît que, sur un même sujet, les rédacteurs réguliers se permettent de contredire les rédacteurs occasionnels, les correspondants locaux ou les acteurs du monde sportif dont *L'Auto* publie lettres et articles de temps à autre (des partisans sincères de l'amateurisme le plus souvent). Les journalistes assis peuvent contredire les journalistes de terrain à qui il arrive parfois d'assortir les informations qu'ils développent de commentaires plus ou moins engagés. Henri Desgrange, souvent en première ligne lorsqu'il s'agit d'amateurisme et de professionnalisme, s'autorise à contredire tout le monde...

Malgré ces divergences, une ligne éditoriale se précise au fil des ans. *L'Auto* plaide la cause du sport amateur : c'est la forme idéale du sport, celle qui revêt une utilité sociale. Mais pour atteindre cet idéal, il n'est pas indispensable d'éradiquer le professionnalisme. Il peut même y

contribuer, en clarifiant la situation des amateurs marrons, en tant que moyen de propagande en faveur du sport, en contribuant à l'élévation du niveau de pratique, en permettant au sportif de talent de se consacrer principalement à son activité sportive. C'est pourquoi le quotidien sportif défend un professionnalisme moralisé, gouverné par les fédérations sportives amateurs. À défaut, il propose d'adopter un statut à part pour les sportifs qui attirent le public et assurent la recette, comme pour ceux qui défendent les couleurs de la France dans les compétitions internationales.

Par ailleurs, *L'Auto* dénonce avec force l'amateurisme marron. Les prises de position du quotidien sportif dans tous les débats qui divisent le monde sportif visent pour une bonne part à mettre en évidence les limites et les contradictions de l'amateurisme intégral. Elles visent à établir la responsabilité des défenseurs du sport pur dans les dérives du sport amateur. Elles sont d'autant plus vigoureuses que le quotidien sportif, en défendant la cause d'un amateurisme purifié, sert sa rancune. En effet, *L'Auto* et son directeur, Henri Desgrange, considéré comme un des principaux responsables de la commercialisation du sport<sup>212</sup> subissent très régulièrement les critiques des défenseurs les plus intransigeants de l'amateurisme. L'occasion est trop belle de dénoncer leur fanatisme, leur naïveté, leur pusillanimité, voire leur hypocrisie. Car en un sens, les prises de position des rédacteurs de *L'Auto* n'ont pas simplement pour but d'éclairer leurs lecteurs, elles participent à un débat entre journalistes dont les lecteurs sont en quelque sorte les spectateurs. Nombreux sont en effet les éditoriaux et les chroniques écrits en réponse à un article publié dans un titre concurrent de la presse sportive ou de la presse d'information générale. Les journalistes se citent, s'interpellent et se répondent.

C'est à la lumière de ce constat que l'on peut comprendre les nombreuses références et citations relevant de la culture classique, qui émaillent le discours sur l'amateurisme et le professionnalisme : ainsi, par exemple, Henri Desgrange fait référence à Laurent Tricot, auteur d'un manuel de grammaire latine qui est un classique dans l'enseignement secondaire français<sup>213</sup> ; il emprunte le titre de ses chroniques à *La Divine Comédie* de Dante<sup>214</sup>, au premier vers d'un poème

---

212. Henri Desgrange s'en amuse régulièrement dans ses éditoriaux.

213. « Si, comme le dirait élégamment Tricot, si qu'on les remplacerait ? » (Desgrange Henri, « Allo ! Allo ! – La pétaudière », *L'Auto*, 18 juillet 1901, p. 1)

214. Desgrange Henri, « Allo ! Allo ! – Voi che entrate... », *L'Auto*, 4 décembre 1902, p. 1. Il est écrit au-dessus de la porte de l'enfer que décrit Dante : « Perdez toute

de Boileau<sup>215</sup>, ou à La Fontaine<sup>216</sup> ; il compare le sportif professionnel à Isidore Lechat<sup>217</sup>, personnage central d'une pièce d'Octave Mirbeau, « Les affaires sont les affaires », et incarnation du cynisme ; paraphrasant La Rochefoucauld, il définit l'amateurisme marron, comme un « hypocrite hommage que le vice rend à la vertu sportive<sup>218</sup> » ; enfin, il partage avec ses collaborateurs l'usage récurrent d'une phrase tirée du *Médecin malgré lui* de Molière : « Voilà pourquoi votre fille est muette ! », à chaque fois qu'il veut signifier qu'un raisonnement est absurde et incohérent.

Ces emprunts à la culture classique n'ajoutent pas grand-chose au discours, ils ne le rendent pas plus persuasif. Au contraire : ils risquent de creuser un fossé entre l'éditorialiste et la masse des lecteurs du quotidien sportif, appartenant aux classes populaires, étrangers à la culture transmise par les collègues, les lycées et les facultés, et peut-être agacés par ces manifestations de pédanterie. Henri Desgrange s'adresse-t-il à la frange cultivée des lecteurs de *L'Auto*, seule capable de repérer et d'apprécier les citations, références et allusions dont on vient de donner quelques exemples ? Ou pense-t-il à ses confrères des autres titres de la presse sportive ou d'information générale ? L'un n'empêche pas l'autre. Son succès auprès des lecteurs cultivés comme sa position dans les luttes de classement entre confrères tient sans doute pour une part à l'étendue de ses références littéraires et à la subtilité de leur utilisation.

Avec quels effets ? Par la place – importante – consacrée à ce thème, *L'Auto* aura sans doute contribué à orienter l'attention du public sur les questions d'amateurisme et de professionnalisme, et notamment sur les questions d'amateurisme marron, et à aviver les passions. Mais aura-t-il

---

espérance, vous qui entrez ici ». Dans cet éditorial, Henri Desgrange commente la décision de l'UVF d'interdire aux cyclistes ayant participé à des courses de 4<sup>e</sup> catégorie de redevenir amateur.

215. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Enfin, Malherbe vint ! », *L'Auto*, 16 novembre 1926, p. 4. Le poème de Boileau célèbre la rupture que constitue l'œuvre de Malherbe : après lui, rien ne sera plus jamais comme avant. Par cette citation, Desgrange veut signifier que l'adoption du statut de non amateur, proposition défendue par Marcel Oger, constituerait une rupture de même nature.
216. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Sera-t-il dieu, table ou cuvette ? », *L'Auto*, 8 janvier 1929, p. 4. En citant « Le statuaire et la statue de Jupiter », de La Fontaine, Henri Desgrange interroge l'avenir du sport : tout est possible, le meilleur comme le pire.
217. Desgrange Henri, « Les commentaires de la semaine – Les professionnels athlétiques », *L'Auto*, 11 juin 1924, p. 4.
218. Desgrange Henri, « D'un jour à l'autre – Sus au professionnalisme ! », *L'Auto*, 16 décembre 1937, p. 1.

permis de faire évoluer la situation ? Rien n'est moins sûr : l'essentiel se joue ailleurs, au plan international, entre les fédérations internationales et le CIO. Et à ce niveau, la doctrine ne change pas avant les années 1980.



# Conclusions

**Benoît Caritey**

---

*L'Auto* paraît pour la dernière fois le 17 août 1944, après 43 ans et 10 mois d'existence. Il totalise 15 808 numéros et 107 150 pages – suppléments, pages et éditions régionales compris – et, comme le résume Gaston Meyer en 1946 :

Le sport français a vécu pendant quarante ans à l'ombre d'un grand quotidien spécialisé dont nul ne contestait le monopole. Pour des raisons commerciales, compréhensibles d'ailleurs, *L'Auto* a donc aidé le développement de tel sport au détriment de tel ou tel autre. Le public pendant des années, et sans peut-être s'en rendre très exactement compte, s'est intéressé aux épreuves dont on lui parlait abondamment et s'est désintéressé de celles dont on l'entretenait peu'...

Ce monopole – ou, plus exactement, la domination de *L'Auto* sur le marché de l'information sportive, Gaston Meyer ayant grossi le trait – est le résultat d'une stratégie commerciale bien comprise dont l'organisation de courses cyclistes et de matchs de boxe constitue, jusqu'à la Première Guerre mondiale, le fer de lance. La contribution de *L'Auto* au développement de la boxe professionnelle met en lumière le dispositif permettant au journal de réaliser des bénéfices financiers substantiels (augmentation des ventes, perception d'un pourcentage sur les recettes), mais aussi d'en tirer des profits symboliques : le journal participe à la mise sur pied des combats ; il est souvent dépositaire des bourses ; la

---

1. Meyer Gaston, « Éditorial », *Élans*, 24 mars 1946, cité dans Meyer Gaston, *Les tribulations d'un journaliste sportif*, Paris, Simoëns, 1978, p. 127.

pesée des adversaires est régulièrement effectuée dans ses locaux. *L'Auto* joue un rôle de médiateur et d'arbitre qui contribue à rehausser son image auprès du public. Et cette stratégie doublement payante d'organisation d'événements sportifs est étendue à d'autres activités : natation, escrime, lutte, haltérophilie, course à pied, éducation physique (pendant la Première Guerre mondiale notamment), etc.

Par ailleurs, si la publicité est une source de revenus appréciable sans laquelle aucun journal ne peut équilibrer ses comptes, elle contribue également à donner du journal une image positive. Les réclames publiées dans *L'Auto* entre 1900 et 1914 ciblent essentiellement un public aisé : elles tournent autour du moteur, de la technique, de la vitesse, des lieux et des activités de loisirs qui sont encore un privilège de la classe dominante. Et si, à la veille de la Première Guerre mondiale, l'augmentation du nombre de réclames pour le vélo et son univers invite à penser que son public est en voie de popularisation, la lecture de *L'Auto* n'en conserve pas moins une valeur distinctive.

Entre 1914 et 1918 de surcroît, l'équipe de direction de *L'Auto* réussit à s'adapter au contexte de guerre, et bien qu'il participe, comme la plupart des journaux, au « bourrage de crâne », sa réputation ne semble pas en souffrir. Sans doute la nature des opérations qu'il organise ou soutient – la collecte de ballons destinés aux poilus ou la mise sur pied de centres d'éducation physique à l'intention des futures recrues de l'armée française – contribue-t-elle à conforter son identité de journal sportif.

Enfin, le journal pratique l'autopromotion à grande échelle. Il ne rate jamais une occasion de souligner les efforts consentis pour livrer à ses lecteurs des informations de qualité, de rappeler son attachement à l'apolitisme (« pas de politique ») et à l'éthique journalistique (préférer la vérité à l'amitié), de s'enorgueillir, preuves photographiques à l'appui, des visites des champions au 10 rue du Faubourg-Montmartre – celles des boxeurs venant échanger leurs impressions avec l'équipe de rédaction après un combat comme celles des athlètes de retour des Jeux de Berlin – ou de vanter l'expertise, le talent et la clairvoyance de ses collaborateurs. Par ailleurs, les feuilletons que publie *L'Auto* – des romans sportifs, écrits le plus souvent par des collaborateurs ou des familiers du journal – sont également mis au service de cette autopromotion. Ils contribuent à ancrer dans les esprits que *L'Auto* est le journal sportif de référence. De même, les nouvelles littéraires et les actualités cinématographiques signalent à l'attention des lecteurs, des romans et des films sportifs donnant du journal une image valorisante.

Ces différents éléments (contribution à l'organisation d'événements sportifs, réclames socialement classantes, « placement de produit » dans des romans et des films sportifs) ne sont que la partie visible des stratégies commerciales mises en œuvre. Rien ne serait possible en effet sans des liens étroits avec les institutions sportives et leurs dirigeants, avec le monde des lettres, du théâtre et du cinéma naissant, ou avec le monde de l'industrie automobile (au-delà du cercle des actionnaires de la première heure). Le multipositionnement d'Henri Desgrange, de Jacques Goddet et des collaborateurs dont ils ont su s'entourer fait leur force. *L'Auto* est à la croisée d'un ensemble de réseaux que l'équipe de rédaction mobilise à son profit et au profit du journal. Le succès de *L'Auto* est donc à comprendre en relation avec le capital social de son directeur, de son rédacteur en chef et de ses rédacteurs, qui cultivent des relations dans le monde sportif, dans le monde des arts et des lettres ainsi que dans le monde économique, avec d'autant plus d'efficacité que le journal est puissant.

Tous les choix commerciaux ne sont cependant pas couronnés de succès. Le pic de publication de photographies de l'année 1927 est vraisemblablement à porter au crédit de Maurice Goddet nommé administrateur général de *L'Auto* en 1926 et dont la gestion est aussi ambitieuse et audacieuse que celle de son père était prudente et parcimonieuse. Mais sans doute l'augmentation du nombre d'illustrations n'a-t-elle pas donné les résultats attendus et Maurice Goddet a-t-il dû revoir ses ambitions à la baisse.

Les motivations de l'équipe de rédaction sont-elles exclusivement commerciales comme le suggère Gaston Meyer ? Bien des éléments mis en évidence dans les différents chapitres de cet ouvrage invitent à penser que *L'Auto* n'est pas un observateur extérieur au monde sportif, portant sur le sport un regard désintéressé, motivé par le seul souci d'informer ses lecteurs le plus complètement et le plus objectivement possible. Les conditions d'indépendance et de neutralité du journal, indispensables à la libre circulation des informations et à l'expression de la pluralité des opinions, sont loin d'être réunies. Il sert les intérêts de l'industrie du cycle et de l'automobile ; et donc, les informations et les prises de position sur tout ce qui touche à l'automobile sont à considérer avec précaution. Il est au service d'un consortium dédié au spectacle sportif professionnel ; on peut craindre que les informations sur les événements sportifs organisés au Parc des Princes ou au Vélodrome d'Hiver

avec lesquels le journal est étroitement lié ne soient pas l'exact reflet de la réalité. Dans d'autres domaines, l'objectivité et la neutralité de *L'Auto* sont également prises à défaut. Ainsi, par exemple, les éléments de discours sur la diététique du sportif ne reflètent pas la pluralité des doctrines alimentaires de l'époque. Le docteur James Ruffier auquel le journal ouvre largement ses colonnes est un proche d'Henri Desgrange<sup>2</sup>. Jacques Goddet le tient en haute estime<sup>3</sup>. Ceux qui ne partagent pas les mêmes idées sont ostracisés, quelle que soit leur notoriété : il est tout de même difficile d'ignorer les préconisations diététiques du docteur Paul Carton, défenseur d'une médecine naturelle et auteur prolifique, ou de Maurice Boigey, médecin-chef de la prestigieuse École supérieure d'éducation physique de Joinville. Le silence qui les entoure ne peut qu'être le résultat d'un choix délibéré.

La ligne éditoriale de *L'Auto* n'est cependant pas toujours aussi orientée. Sur la plupart des sujets, elle reflète l'opinion commune et en suit les fluctuations et parfois même les contradictions. Ainsi, par exemple, tant que les partis et les syndicats ouvriers sont des objets de réprobation, le journal parle peu du sport travailliste et se montre critique à son égard. À partir du moment où le PCF, la GCT-U et la CGT cessent d'être au ban de la société, l'activité du mouvement sportif travailliste trouve un écho dans les colonnes de *L'Auto*. De même, lorsqu'il traite de la politique nationale en matière de préparation militaire, d'éducation physique et de sport, le journal se fait le porte-parole du monde sportif, soucieux de son indépendance, mais comptant sur le soutien des pouvoirs publics. Il suffit cependant qu'un responsable ministériel exprime son hostilité au sport professionnel, pour que *L'Auto* redevienne un organe servant les intérêts du monde du sport-spectacle.

Sur un thème controversé comme la pratique féminine de l'éducation physique et des sports, le journal fait en sorte de ne déplaire à personne, en contribuant aussi bien à la promotion de la gymnastique harmonique d'Irène Popard que du sport féminin de compétition organisé par la Fédération féminine sportive de France, ce qui ne l'empêche pas de publier des critiques du sport féminin et des dessins caricaturant Alice Milliat, figure de proue de la FFSE. C'est ce qui ressort également

---

2. Les deux hommes se connaissent depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et, lors des obsèques d'Henri Desgrange, James Ruffier fait partie, avec les frères Goddet, de ceux qui tiennent les cordons du poêle (la grande pièce de tissu noir dont on couvre le cercueil pendant la cérémonie funèbre).

3. Selon Marchand Jacques, *Vélodrame*, Paris, Calmann-Lévy, 2008.

de l'étude des images publiées dans *L'Auto*. Leur diversité laisse à penser que le journal élargit le spectre des activités traitées pour séduire un public aux goûts diversifiés et éclectiques.

Cette ligne éditoriale consensuelle et œcuménique au besoin n'exclut pas de temps à autre des prises de position marquées, qui se situent parfois même à contre-courant des opinions dominantes. La couverture des Jeux olympiques de Berlin en est une illustration. *L'Auto* tient un double discours qui se fonde sur une division du travail journalistique : aux uns, le soin de réunir et mettre en forme l'information sportive ; aux autres, le privilège d'évoquer – de dénoncer – les dérives des Jeux. Le discours sur l'amateurisme et le professionnalisme en est un autre exemple. *L'Auto* s'engage, s'oppose, attaque, dénonce. Il est sur tous les fronts, mais sans que se dégage de cette « humeur bataillarde » une ligne éditoriale claire. Certes, faire une place à des opinions contradictoires est une façon d'afficher un certain pluralisme, notamment lorsque les discours hétérodoxes émanent d'auteurs extérieurs à la rédaction, mais lorsqu'ils sont signés par des collaborateurs réguliers du journal, les points de vue divergents et les revirements – apanage des ténors de la rédaction – sont à mettre en relation avec la dynamique concurrentielle et parfois conflictuelle du champ de la presse sportive. Car, bien qu'il occupe une position dominante, *L'Auto* ne peut pas ne pas tenir compte de ce qui s'écrit dans les titres concurrents. Il ne peut pas ne pas y répondre. Jean Giraudoux évoque cette concurrence avec ironie en 1928 :

Les quinze cent mille sportifs de Paris ont deux journaux, « L'Auto » et « L'Écho des Sports ». Tous deux sont imprimés sur du papier de couleur. On les achète au kiosque comme des cocktails, en demandant à la marchande, un rose ou un jaune<sup>4</sup>. [...]

« L'Écho des Sports » et « L'Auto » sont, ce que n'indique pas leur couleur, complémentaires. Vous savez que le sportif a deux âmes, l'une d'admiration, l'autre de dénigrement, et souvent à la fois vis-à-vis du même champion. « L'Écho » et « L'Auto » sont les deux voix simultanées et contraires qui résonnent dans le chœur de tout habitué du ring, du gymnase Voltaire ou des stades. L'un prône Carpentier, l'autre le déchire. L'un applaudit Guillemot, l'autre le juge mort. C'est justement le double sentiment que ressent le sportif. L'un injurie l'équipe italienne, l'autre la couvre de fleurs. Chaque injustice sportive com-

4. Giraudoux Jean, *Le sport*, (1928), Paris, Grasset, 1977, p. 74.

mise par le premier est réparée sur-le-champ par l'autre qui, d'ailleurs, rappelle à la modestie les héros prônés par le compère<sup>5</sup>.

On relève dans les pages de *L'Auto* de nombreuses citations et références aux opinions et aux informations publiées par les autres titres de la presse, que ce soit pour en faire l'éloge ou – le plus souvent – pour les brocarder, les critiquer ou les réfuter. *L'Auto* est une cible. Son directeur et ses journalistes ne sont pas ménagés par leurs confrères. Ils se défendent en contre-attaquant, et ne ratent pas une occasion de souligner les prises de conscience et les ralliements tardifs, l'incompréhension ou l'incohérence des propos tenus par leurs concurrents. Les attaques visant Frantz Reichel, « apôtre de l'amateurisme » et grand pourfendeur du sport professionnel, en sont un exemple.

Il serait des plus instructif de compléter l'analyse des thèmes étudiés dans la seconde partie de cet ouvrage à la lumière des points de vue défendus au même moment sur les mêmes sujets dans les autres titres de la presse sportive – ou les pages sportives de la presse d'information – pour mieux saisir comment le marché de l'information sportive se structure en champ de concurrence et en quoi la polémique relève d'une stratégie commerciale permettant à *L'Auto* d'affirmer sa singularité et sa domination. Qu'il défende un point de vue conforme à l'opinion commune ou s'y oppose, le journal affirme et réaffirme son statut de figure tutélaire du monde sportif, mieux informé, plus clairvoyant, mais aussi déterminé à faire triompher ses idées, qu'elles soient dictées par une conviction profonde ou par opportunisme.

Enfin, Gaston Meyer affirme que *L'Auto* a orienté le développement du sport en France. Les médias ont-ils un tel pouvoir d'influence ? Seul une étude de la réception des messages diffusés dans la presse permettrait de confirmer, d'infirmer ou de nuancer cette croyance en la toute-puissance des médias. Et l'on sait combien l'étude de la réception est malaisée, lorsqu'elle n'est pas purement et simplement impossible. En revanche, ce que l'on peut montrer, c'est que *L'Auto* ne se cantonne pas dans un rôle d'observateur et d'arbitre des vices et des vertus. Non seulement il contribue à l'organisation de compétitions dans la plupart des disciplines phares de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle et s'associe à la mise sur pied de cours d'éducation physique à l'intention des futurs conscrits

---

5. *Ibid.*, p. 75-76.

durant la Grande Guerre, mais il s'emploie à influencer les amateurs de sports. S'il parle plus de tel sport que de tel autre, c'est bien dans le but d'en favoriser le développement afin d'en retirer des bénéfices.

Par ailleurs, le journal cherche à peser sur la politique nationale en matière de préparation militaire, d'éducation physique et de sport ainsi que sur la politique des institutions sportives en matière d'amateurisme et de professionnalisme. Informer ne suffit pas, il faut gagner le public à ses idées, faire avancer ou reculer les pouvoirs publics et les dirigeants fédéraux sur tel ou tel point. Pour ce faire, il orchestre des campagnes de presse et appelle ses lecteurs à agir. En cela aussi, *L'Auto* est un acteur à part entière de l'histoire du sport.



## Présentation des auteurs

**Thomas Bauer** est maître de conférences HDR à l'université de Limoges et membre du laboratoire EHIC - Espaces humains et interactions culturelles (EA 1087).

**Karen Bretin-Maffioletti** est maître de conférences à l'UFR STAPS de Dijon, membre du Laboratoire interdisciplinaire de recherches Sociétés, sensibilités, soin (UMR 7366 CNRS-uB).

**Tom Busseuil** est docteur en histoire. Sa thèse, soutenue à l'université de Bourgogne le 30 juin 2020, s'intitule *De L'Auto à L'Équipe : une histoire politique à dimension internationale (1932-1952)*.

**Benoît Caritey** est maître de conférences à l'UFR STAPS de Dijon et co-responsable du pôle Mondes et pratiques populaires du Laboratoire interdisciplinaire de recherches Sociétés, sensibilités, soin (UMR 7366 CNRS-uB).

**Paul Dietschy** est professeur des universités en histoire contemporaine à l'université de Besançon et directeur du Centre Lucien-Febvre (EA 2273).

**Emmanuela di Scala** est maître de conférences à l'Institut national supérieur du professorat et de l'éducation (INSPÉ) de Dijon, et membre du Laboratoire CIMEOS - Communications, médiations, organisations, savoirs (EA 4177).

**Jean-Jacques Dupaux** est professeur agrégé d'EPS, docteur en STAPS et membre du Laboratoire C3S - Culture, sport, santé et société (EA 4660).

**Carine Énard** est maître de conférences à l'UFR STAPS de Dijon et membre de l'Institut de recherche en économie de l'éducation (IREDU, EA 7318) et du Comité d'histoire des ministères chargés de la Jeunesse et des Sports.

**Denis Jallat** est maître de conférences à la faculté des Sciences du sport de l'université de Strasbourg et membre de l'unité de recherche Sport et sciences sociales (UR 1342).

**Sébastien Laffage-Cosnier** est maître de conférences à l'UPFR Sports de Besançon et membre du Laboratoire C3S - Culture, sport, santé et société (EA 4660).

**Brice Monier** est maître de conférences (STAPS) à la faculté des Sciences du sport de Nancy, et membre du Laboratoire interuniversitaire des sciences de l'éducation et de la communication (UR 2310).

**Gilles Montérémal** est agrégé d'histoire-géographie, spécialiste d'histoire du sport et des médias.

**Philippe Ricaud** est maître de conférences HDR à l'IUT de Dijon et directeur adjoint du Laboratoire CIMEOS - Communications, médiations, organisations, savoirs (EA 4177).

**Philippe Tétart** est maître de conférences en histoire, Le Mans Université, et membre du Laboratoire TEMOS - Temps, mondes, sociétés (UMR 9016 CNRS - universités d'Angers, Bretagne-Sud et Le Mans).

**Sylvain Ville** est maître de conférences à l'UFR STAPS de l'université de Picardie Jules-Verne et membre du Centre d'histoire des sociétés, des sciences et des conflits (EA 4289).

**Christian Vivier** est professeur des universités (STAPS) à l'UPFR Sports de Besançon et membre du Laboratoire C3S - Culture, sport, santé et société (EA 4660).

# Remerciements

**Benoît Caritey**

---

Au moment de clore ce patient travail de recherche dont le projet avait été esquissé en 2009, je mesure ce qu'il doit à tous ceux qui ont contribué à sa réussite et plus particulièrement :

**Jean-Pierre Rey**, directeur de la faculté des sciences du sport de Dijon-Le Creusot de 2009 à 2014 ;

**Marie-Françoise Lacassagne**, directrice du laboratoire de socio-psychologie et management du sport de 2008 à 2016 ;

**Lilian Vincendeau**, technicien du CGC, sans qui l'exploitation à distance de la collection numérisée de *L'Auto* n'aurait pas été possible ;

**Thomas Bouchet** dont les conseils et l'amical soutien furent précieux à un moment clé de l'écriture de ce livre ;

**François Jarrige, Carine Énard et Christine Guégnard** par leur coup de pouce final ;

et tout particulièrement **Rosine Fry**, ingénieur de recherche du CGC, sans qui ce projet n'aurait pas vu le jour.

La collection numérisée du journal *L'Auto* sur laquelle les auteurs de ce livre ont travaillé a été acquise par le **Centre Georges-Chevrier** en 2009 grâce à une subvention du conseil régional de Bourgogne accordée dans le cadre du contrat de projet État-région, avec l'aide de la faculté des Sciences du sport de Dijon-Le Creusot et du laboratoire de socio-psychologie et management du sport (EA 4180).

