

Université Paris X Nanterre
U.F.R Sciences et Techniques des Activités Physiques et
Sportives

**LES FEMMES ET L'AUTOMOBILE
A LA BELLE EPOQUE (1898-1922)**
A partir de l'hebdomadaire La Vie au Grand Air

Mémoire de Master 1
Mention Management des Evènements et des Loisirs Sportifs

Présenté par
Céline CAUVIN

Sous la direction de
Mr Jean-Pierre BLAY

Remerciements

Je tiens à remercier Monsieur Jean-Pierre Liset, les responsables des archives de l'Automobile Club de France, Madame Elisabeth Jaeger-Wolff, et le documentaliste du Tennisium du musée de Roland-Garros, pour le temps et les entretiens qu'ils ont bien voulu m'accorder.

Je remercie également les bibliothécaires de la bibliothèque Marguerite Durand pour leur aide précieuse quant à la recherche de supports bibliographiques.

Pour finir, je remercie mon maître de mémoire Monsieur Jean-Pierre Blay, pour ses conseils, son suivi, sa disponibilité et son soutien.

Remerciement.....	3
Table des matières.....	4
Table des graphiques	5
Table des illustrations.....	5
Introduction.....	7
I. D'un siècle à l'autre, une belle Epoque ?	11
<u>I.1 La Belle Epoque (1898- 1922).....</u>	13
I.1.1 <i>Situation économique</i>	13
I.1.2 <i>Mutations socioculturelles</i>	16
<u>I.2 Genèse de l'automobile.....</u>	18
I.2.1 <i>Des premières inventions à la production</i>	22
I.2.2 <i>Courses et exploits : le commencement</i>	22
<u>I.3 Femme et sport à l'époque.....</u>	24
I.3.1 <i>Les pratiques acquises</i>	24
I.3.2 <i>Emergence de nouvelles pratiques</i>	26
II. L'arrivée des femmes dans le milieu automobile (1890-1922)	29
<u>II.1 Evolution de la relation femme et automobile.....</u>	30
II.1.1 <i>Les femmes spectatrices</i>	31
II.1.2 <i>Les femmes passagères</i>	33
II.1.3 <i>Les femmes « objet de mode » publicitaire</i>	36
II.1.3 <i>Les femmes conductrices (les « chauffeuses »)</i>	39
<u>II.2 Portraits de femmes pionnières.....</u>	43
II.2.1 <i>La Duchesse d'Uzès</i>	43
II.2.2 <i>La Baronne Hélène Zuylen von Nievelt</i>	47
II.2.3 <i>Camille du Gast</i>	50
III. Femmes, automobile et société.....	54
<u>III.1 Identité et classe sociale (Aristocratie, bourgeoisie et élitisme)</u>	55
III.1.1 <i>Une société élitiste</i>	55
III.1.2 <i>La Parisienne : luxe, progrès et élégance</i>	57
<u>III.2 Vers une émancipation féminine ?</u>	60
III.2.1 <i>Le statut de la femme dans la Haute Société,</i> <i>ou la différence conceptuelle d'une même classe</i>	60
III.2.2 <i>Des hommes réfractaires</i>	64
III.2.3 <i>Vers une liberté de mouvement</i>	68
<u>III.3 Presse et littérature de l'époque : Image et position.....</u>	70
III.4.1 <i>Encouragement</i>	70
III.4.2 <i>Fascination</i>	73
III.4.3 <i>Détraction</i>	76
Conclusion.....	81
Bibliographie.....	83
Annexes.....	84

Table des graphiques

Graphique 1.....	Comparaison du nombre d'articles et d'images concernant le sport automobile.
Graphique 2.....	Evolution du nombre d'images concernant les femmes spectatrices de l'automobile.
Graphique 3.....	Evolution du nombre d'images concernant les femmes passagères de l'automobile.
Graphique 4.....	Evolution du nombre de publicités concernant les femmes et le sport automobile.
Graphique 5.....	Evolution du nombre d'images concernant les femmes conductrices d'automobile.
Graphique 6.....	Comparaison de l'évolution du nombre d'images par genre concernant les femmes et le sport automobile.
Graphique 7.....	Evolution du nombre d'images concernant les femmes, tous sports confondus.
Graphique 8.....	Répartition du nombre d'images selon 3 thèmes

Table des illustrations

Illustration 1.....	Photographie d'un rassemblement d'automobile, « <i>De ville en ville</i> », 1903.
Illustration 2.....	Photographie de spectateurs au départ d'une course en 1905.
Illustration 3.....	Publicité <i>Belle Jardinière</i> , 1903.
Illustration 4.....	Henri Fournier et les spectatrices du Paris-Berlin 1901.
Illustration 5.....	Publicité <i>Belle Jardinière</i> , La Mode d'Hiver en 1906.
Illustration 6.....	Publicité <i>Peugeot Automobiles</i> , en couleur par chromolithographie, 1896

Illustration 7.....	Publicité <i>Belle Jardinière</i> , 1919
Illustration 8.....	Publicité <i>Renault</i> , 1922
Illustration 9.....	Publicité <i>Peugeot</i> , 1935
Illustration 10.....	Publicité du constructeur <i>Delahaye</i>
Illustration 11.....	Publicité <i>Peugeot</i> , 1896, chromolithographie
Illustration 12.....	Peinture de Maurice Leloir, « <i>Duchesse D’Uzès</i> »
Illustration 13.....	Portrait de la duchesse d’Uzès
Illustration 14.....	Portrait de la baronne Hélène de Zuylen de Nievelt von Haar
Illustration 15.....	Portrait de Camille du Gast
Illustration 16.....	« <i>La Parisienne</i> », Jacques Villon, 1903
Illustration 17.....	Publicité <i>Panhard-Levassor</i> , la « sans soupapes », 1912
Illustration 18.....	Photographie du stand <i>Panhard-Levassor</i> , 1910
Illustration 19.....	Photographie de Camille du Gast « au masculin »
Illustration 20.....	Camille du Gast « au féminin »
Illustration 21.....	Première page du <i>Petit Journal</i> , du 28 mai 1905

Introduction

Aux préludes du XXI^{ème} siècle, la France, entre dans une nouvelle période historique : la Belle Epoque. Entraînée par la seconde Révolution Industrielle, cette ère inédite sera caractérisée par un renouveau technologique et social prépondérants. Engendrée par cette affluence de modernité, l'automobile, encore expérimentale, fera son entrée. A l'instar du concept britannique, véritable précurseur en terme d'éducation physique, la France ne tarda pas à suivre le modèle anglais, faisant du sport une pierre angulaire de sa société. Dans un contexte où l'Elite sociale domine, il est important de se demander si le terme de « belle époque » prend tout son sens. Considérée comme « sexe faible » aux yeux de la loi, de sa famille (père et mari), et de son propre genre, la femme prend pourtant peu à peu ses marques. Le féminisme et l'émancipation étant caractéristiques de ce siècle neuf, on voit alors la femme tirer les rênes de sa propre révolution. La controverse, cependant, tient une place considérable dans la limite de cette dernière. Outrepasant les pratiques physiques déjà socialement acquises, la femme s'illustre dans des activités en pleine émergence. En abordant les milieux jusqu'alors exclusivement masculin, la gent féminine tente pourtant de s'imposer en s'immiscuant par exemple dans l'univers automobile.

Quelle était la situation des sports automobiles à cette époque, et à qui s'adressaient-ils ? Quelle est la véritable place des femmes dans ce monde sportif ? Est-elle simplement un argument publicitaire par son image ? Les hommes font-ils preuves d'indulgence ou de misogynie à leur égard ? Comment les femmes sont-elles représentées par les photos, par les mots ? En d'autres termes, comment l'évolution de la relation entre femme et automobile va-t-elle se concrétiser ?

Au travers de cette réflexion, et en dressant parallèlement le portraits de trois figures féminines emblématiques de l'époque, nous tenterons de comprendre l'arrivée des femmes dans le milieu automobile de 1890 à 1922. A posteriori, c'est le tableau de la société élitiste que nous dresserons, approchant ainsi sociologiquement et culturellement, la suprématie de cette classe.

Aux prémices des mouvements d'émancipation féminine, le sport accompagne la libération de la femme. Mais attachée à des valeurs conservatrices, la société de la Belle Epoque, reste réticente. Partagés entre encouragement, fascination et détraction, littérature et presse écrite prennent part au débat.

Ainsi, l'objectif théorique de ce mémoire de recherche est de déterminer si la femme est une composante de la vie automobile. Il s'agit d'un travail de recherche historique à partir

d'un journal de l'époque : *La Vie au Grand Air* (1898 – 1922). L'étude des représentations, des images de la femme dans cette revue élitiste, est bien en phase avec les sports dits aristocratiques. La compétition automobile commence aux alentours de 1900. Se déclenche alors les réalités historiques et le vide féminin.

La Vie au Grand Air (V.G.A) est une source disponible sur une longue période (24 ans). Ainsi, elle laisse la possibilité de mesurer les évolutions, et notamment celles des femmes. En s'appuyant principalement sur ce document en série, retraçant la période de la Belle Epoque, nous allons mener une étude à la fois quantitative, par le recensement des différents articles, images, publicités, biographies, présents dans toutes les parutions, qui ont pour traits les femmes, les sports mécaniques, et les femmes et les sports mécaniques. Par le biais de graphiques, nous allons chronologiquement quantifier la place des femmes et des sports automobiles durant la Belle Epoque. Nous allons également mener une étude qualitative en analysant la position théorique, et l'évolution de celle-ci, utilisée dans ce journal et dans d'autres revues pour caractériser la femme à cette époque. Ainsi, nous aurons les moyens de commenter, d'interpréter, et d'analyser les données de ces graphiques. Nous pourrions alors dans un deuxième temps, les corrélérer, pour trouver la relation et l'évolution historique explicative.

Etant particulièrement enclin à la couverture médiatique féminine, le journal laisse entrevoir une certaine subjectivité. Nous avons donc choisi de recouper notre analyse à l'aide de différentes sources de « culture écrite » disponibles à l'époque.

Pour comprendre la démarche de notre travail de recherche, il convient de présenter *La Vie au Grand Air* et son lectorat :

Créée par Pierre Lafitte en 1898, *La Vie au Grand Air* (V.G.A), est un hebdomadaire qui se consacre à l'actualité sportive. Sa particularité réside dans son iconographie. Riche en illustrations, il est un des premiers à introduire la photographie dans ses parutions. Afin d'optimiser le texte et l'image, un directeur artistique, Lucien Faure, sera même nommé en 1899. Le journal attache une importance toute particulière à la gestion et à l'orchestration des reproductions à chaque numéro. Dans un souci de spectacularisation de la lecture, le travail graphique et l'agencement sont donc minutieusement étudiés. Chaque quinzaine, c'est la naissance d'un chef œuvre, dans lequel chaque page est enrichi de clichés retraçant visuellement le récit de l'auteur. Les formes traditionnelles du journal illustré sont donc en ce début de XXI^{ème} siècle, modernisé grâce à l'utilisation massive de la similitravure et de la photographie.

« Au-delà de l'avènement de la photographie dans la presse illustrée, La Vie au Grand Air révèle le passage du journal illustré au magazine moderne » (Thierry Gervais, « Le magazine moderne : une histoire graphique »)

Même si elle se veut destinée à un lectorat élargi, la revue touche un public très ciblé. Nous ne possédons pas (il n'existe pas) de source valable pour mesurer et identifier le lectorat de celle-ci. Cependant, au travers d'une réflexion nous pouvons dégager quelques pistes qui nous mettent sur le chemin de l'identité du lecteur. Le type d'article et les nombreuses publicités, nous aiguillent dans un premier temps, vers un manifeste mixte. En effet, on y trouve à la fois des publicités destinées aux hommes (équipements en tout genre, vestimentaire sportives), et aux femmes (collection de tailleurs, et adaptation des équipements à la pratique). Si les publicitaires ont décidé de faire la promotion de leur marchandise dans cet ouvrage, c'est donc que la femme en est une fidèle lectrice. De même, de manière générale, la pratique féminine est encouragée. Loin des préjugés misogynes, *La Vie au Grand Air* n'adhère pas à un caractère moqueur concernant les dames. Elle laisse place à l'activité sportive féminine et n'hésite pas à produire des articles tels que « Le challenge des femmes aéronaute » en 1902 ou encore « les femmes et la boxe » en 1904. Parfois, la notion de « sexe faible » intervient lorsqu'on les associe à la pratique enfantine : « la boxe pour les femmes et les enfants » (1910), ou que l'auteur s'étonne des réussites féminines « La Duchesse d'Uzès brevetée ! Mon Dieu oui, et conducteur d'automobile encore ! » (VGA, 15 mai 1898 p. 50). Mais c'est dans l'automobile et son sport que l'hebdomadaire trouve toute sa splendeur, en y consacrant jusqu'à 135 articles et 441 images en 1907, année anniversaire marquant les dix ans de l'automobile et de son salon. Aucune course, aucun rallye, aucun salon de l'automobile, n'échappent à la plume des journalistes. Une très grosse majorité des faits et des rencontres sportives est couverte par la rédaction, ce qui en fait une revue très complète et très prisée. Sa pérennité, (de 1898 à 1922), prouve qu'il a su conserver ses lecteurs. En 1905, l'ensemble des membres de la rédaction soulignera même que « les événements sportifs et mondains se multipliant chaque jour, pour répondre aux exigences de l'actualité, *La Vie au Grand Air* augmente son nombre de pages », et ce, sans augmenter le prix d'achat. Par cette évolution, nous comprenons donc à la fois le vif intérêt que suscite la vie sportive, mais aussi le succès que rencontre le journal. Il va sans dire que pour acheter une telle revue, il faut être lettré et cultivé. La population de l'époque ayant reçue cette instruction, en considérant que les lecteurs sont âgés de plus de 20 ans, est donc

née avant 1878, soit avant les loi Jules Ferry de 1880. Les familles qui considèrent, que l'enseignement scolaire est fondamental avant son obligation en 1882, font généralement partie de la « classe supérieure ». D'une part parce qu'elle estiment que la place de l'enfant est à l'école et non aux champs, et d'autre part parce qu'elles ont les moyens d'assumer financièrement cette scolarisation (percepteur, fournitures scolaire, richesse du foyer). Les adultes de la Belle Epoque, lecteurs invétérés du journal, sont donc issus de cette Elite sociale. De même, de par son orientation thématique, elle relate des faits sportifs qui ne passionnent que très peu les classes populaires. Son style et sa qualité rédactionnelle, sont abordables, le vocabulaire employé par les journalistes pour commenter et relater les événements sportifs n'est pas particulièrement soutenu. C'est en ce concept, que l'hebdomadaire aborde un public plus large, incluant ainsi les couches supérieures de la classe moyenne. De plus, son prix, qui variera au fil des années, correspond implicitement à un investissement dans la culture, et peut constituer un frein à une population pour qui il ne s'agit pas d'une priorité. Une sélection financière, en cette période où le pouvoir d'achat n'est que peu conséquent, est donc évidemment mise en en place.

La Vie au Grand Air se positionne donc comme un des premiers journaux parlant de sport en France, et s'attache également aux événements mondains. C'est derniers sont le fruit du rassemblement de la noblesse lors de manifestations qui suscitent la curiosité des média, et constituent également un excellent argument de vente de la publication dominicale. Au fil des parutions, la Vie au Grand Air évoluera, améliorera la qualité de son papier (1901 et 1912), intégrera des caricatures et des dessins (1902), modifiera la première page de couverture à chaque nouveau début d'année, mais surtout, intégrera pour la première fois des illustrations en couleur le 7 juin 1902. A l'image de la Haute Société, l'hebdomadaire tiendra donc une relation toute particulière avec le progrès et l'innovation.

Première partie :

**D'un siècle à l'autre,
une belle époque ?**

Afin de comprendre l'évolution du couple femme et automobile sur la période, il convient de définir celle-ci et de remettre la situation de la France dans son contexte. La Belle Epoque comme son nom l'indique, reflète un idéal perçu par la population et ses dirigeants. Notre étude n'aurait aucune valeur si nous excluons les facteurs historique, social et culturel. Influencée et guidée par l'Histoire, la France s'illustre par des caractéristiques spécifiques à chaque période. Il convient donc de s'intéresser à la situation économique et politique, mais aussi sociale et culturelle, à l'échelle du pays et de la population. Les prémices du XXIème Siècle, sont caractérisés par l'avancée technologique dans l'industrie, et amorcés par la seconde Révolution Industrielle :

« La croissance Française s'appuie sur l'essor des industries de base que sont l'acier, le charbon, la métallurgie, depuis peu l'électricité, mais également sur le dynamisme des industries de pointe, parmi lesquelles l'automobile joue un rôle prédominant. [...] Bon nombre d'activités voient le jour et connaissent une rapide expansion grâce à cette « fée électricité » [...] le tout créant en aval des besoins nouveaux : moteurs électriques, ampoules, appareillages divers. » (Michel Winock, « La Belle Epoque en France de 1900 à 1914 », Perrin, 2002, p. 59 à 60)

C'est le temps des inventions et des innovations, qui donneront lieu, bien plus tard, à une industrialisation de masse. L'automobile en est un exemple probant : Des premiers prototypes naîtront des voitures à moteur essence, qui serviront surtout, en ce début de siècle, à accomplir de nombreux exploits. En parallèle, dans ce monde où la femme n'a encore que très peu sa place, nous évoquerons le rapport qu'elle entretient avec le sport, en analysant les activités qu'elle a coutume de pratiquer, comme l'équitation ou le golf, et celles en pleine émergence, qu'elle commence à découvrir, telles que l'aviation et le patinage. De même afin de comprendre la situation de la femme à cette époque, nous étudierons sa place dans la modernisation imminente des Jeux Olympiques (1896), et la position de son rénovateur, Pierre de Coubertin.

I.1 *La Belle Epoque (1898- 1922)*

Est appelé « Belle Epoque », la période de quinze années de prospérité, qui précède la Première Guerre Mondiale. Le traumatisme est lourd, et c'est lors de cette dernière, qu'éprouve d'une profonde nostalgie, la France, qualifiera les années passées. Il est évidemment très rare de réaliser sur le moment, sur une période donnée, mois, années que la société est en train de vivre une période d'une exceptionnelle prospérité à tous niveaux. C'est donc plus tard, et notamment après-guerre, que sociologues et historiens se sont accordés pour définir le temps passé. En effet, à l'aube de la Seconde Révolution Industrielle, le pays connaît des bouleversements économiques, rendus possible grâce à la stabilité politique qui marque la période. Ces évolutions ont elles même, entraînées d'évidentes mutations sociales et culturelles.

I.1.1 Situation économique et politique

Une période de prospérité s'amorce. De nouvelles méthodes de production et de financement voient le jour, notamment celle de Taylor et son organisation scientifique du travail (OST) qui optimise au maximum la rentabilité du travail, en demandant à l'homme de s'adapter à la machine (travail à la chaîne). Puis par le Fordisme qui offre au ouvrier, un salaire plus conséquent, afin d'augmenter leur pouvoir d'achat, et ainsi maximiser les ventes de la Ford T. Mais c'est aussi le début d'un travail pénible, répétitif et abrutissant. Pour se consolider, l'entreprise applique les schémas de concentrations verticales ou horizontales : C'est le règne de la très grande entreprise.

Sur le plan mondial, la France s'impose comme la quatrième puissance derrière les Etats-Unis, l'Allemagne, et le Royaume-Uni. C'est également une grande puissance coloniale, où elle s'exhibera d'ailleurs plus tard, lors de plusieurs compétitions sportives¹ telles que le Paris-Alger.

Sur le plan économique, la production française représente en 1880, 9 pourcents (%) de la production mondiale. Mais la France a du mal à suivre « le train de la modernisation » durant la Seconde Révolution Industrielle : elle n'a pas su moderniser ses équipements, le secteur tertiaire n'évolue pas assez vite et elle se centre toujours sur l'agriculture.

¹ La Vie au Grand Air, « La course Paris-Alger », mai 1905

« Il existe deux clichés sur les années de la « Belle Epoque » : L'un est que ce fut une belle époque ; l'autre est que cette époque prétendue belle na fut pas belle du tout, en tout cas certainement pas pour tout le monde.[...]Même si le déclin de l'industrie britannique est plus accentué par rapport à ses concurrents, le cas de la France n'en est pas moins préoccupant.[...]On remarque ainsi en 1911 qu'un ouvrier parisien débourse en moyenne 70% de ses revenus pour se nourrir, soit nettement plus qu'un ouvrier allemand ou anglais dont le budget alimentaire ne dépasse pas 53%. » (Michel Winock, L'économie : la fin du retard français ? « La Belle Epoque, La France de 1900 à 1914 », p.9, p.50, p.56.)

Démographiquement, la France n'évolue pas, sa population stagne : selon les chiffres officiels, elle était de 38 340 000 en 1891, de 38 960 000 millions en 1901, et de 39 600 000 en 1911². Soit un accroissement moyen de 63 000 habitants par an. Elle subit donc une phase de vieillissement, et s'ajoute à ce phénomène les ravages de la tuberculose, de l'alcoolisme, des épidémies et de la mortalité infantile. La population reste en majeure partie rurale.

Politiquement, en 1900, c'est la Troisième République, sous le gouvernement de René Waldeck-Rousseau. La France vient d'être éclaboussé par un scandale : L'affaire Dreyfus. Il faudra attendre 1906, pour que cette histoire soit enfin close. La république se met en place, élabore les lois constitutionnelles de 1875, et l'esprit républicain avec elle. Cette « républicanisation » est favorisée par l'instauration de l'école gratuite, laïque et obligatoire (Loi Jules Ferry de 1881). On voit donc les libertés individuelles s'accroître et ce notamment grâce à la Ligue pour la défense des droits de l'homme et du citoyen (1898). S'en suivra ensuite, la loi sur les associations de 1901, qui aura à posteriori, un impact sur le milieu sportif.

Le premier parti politique moderne voit le jour au début du siècle : le parti radical. Il sera d'ailleurs à l'origine de la loi Millerand en 1910 (journée de travail ramenée à dix heures), de la loi pour le repos hebdomadaire en 1906, et de la retraite ouvrière en 1910.

Les avis, quant aux bornes chronologiques de la Belle Epoque, divergent. Pour certains s'attachant à l'Histoire de l'art, elles se situent entre 1880 et 1914. Les économistes eux, évoquent 1896 et la reprise d'un cycle de croissance. D'autres, comme François Crouzet³,

² Michel Winock, La stagnation de la population française, « La Belle Epoque, La France de 1900 à 1914 », p.36

³ Michel Winock, La Belle Epoque en France de 1900 à 1914, Perrin, 2002, p. 11

considèrent même la naissance de la période à partir de 1907. Pour Michel Winock, la description commence en 1900, en s'accordant les retours en arrière nécessaires :

« Nous avons entrepris la description de cette séquence chronologique à l'année 1900 [...]. On peut faire remonter la Belle Epoque à quelques années antérieures. [...] Le point de départ en 1900 s'est imposé à nous pour plusieurs raisons. Symbolique, parce que c'est un chiffre rond, la dernière année du XXe siècle, l'ouverture sur le XXe. Politique : La fin de la tourmente entraînée par l'affaire Dreyfus et les débuts de la « République radicale ». Sans oublier l'événement pacifique que fut l'Exposition universelle, faisant de Paris la vitrine du monde moderne. » (Michel Winock, « La Belle Epoque en France de 1900 à 1914 », Perrin, 2002, p. 11)

A la question « Comment borneriez-vous la Belle Epoque ? », Elisabeth Jaeger-Wolff, écrivain en 2007 de la biographie romancée « La dernière amazone » aux éditions Bastberg a répondu :

« Je situerai la Belle Epoque après les événements de 1870 jusqu'à juin 1914. Le XXIème siècle a commencé avec la Grande Guerre. »

C'est donc une période de changements et de relance de la croissance qui s'instaure. L'essor de l'industrie grâce aux inventions et aux innovations possède un double aspect. Une nouvelle Révolution est en passe de transformer l'économie jusqu'alors en crise (1896), et ce, grâce notamment aux nouvelles industries représentées par l'automobile et l'aéronautique. Mais ces changements entraînent à leur tour des bouleversements culturels et augmentent un peu plus le clivage entre les riches et les pauvres. L'ouvrier devient le capital travail des usines et la population aisée devient bénéficiaire de ces productions, ce qui renforce les inégalités.

I.1.2 Mutations socioculturelles

« L'industrie automobile est aussi au cœur de notre histoire sociale. C'est elle qui a vu monter les premières grandes revendications sur le temps de travail et les droits des salariés. Elle a su y répondre avec ouverture et le sens des réalités. »
(Discours de Dominique De Villepin, Premier Ministre, Salon Mondial de l'automobile, 29 septembre 2006)

Les transformations sociales s'effectuent par classe et ne sont pas équitables. Une nouvelle hiérarchie sociale s'instaure : Depuis l'industrialisation, les revenus industriels ont dépassé les revenus agricoles. On assiste à un basculement. De ce fait, la domination de la haute bourgeoisie augmente. Cette classe sociale située entre noblesse et classe moyenne comprend essentiellement des chefs d'entreprise et des banquiers. La classe moyenne quant à elle, constituée d'ingénieurs, de commerçants et de petits entrepreneurs, est située entre la bourgeoisie et la classe populaire. Elle subit une véritable émergence, mais sera confrontée à la difficulté financière en 1918 lors de l'inflation. A cette époque, la classe ouvrière connaît toujours des conditions de vie mauvaises. Le Taylorisme et le Fordisme, par leur division sociale et technique du travail, renforce un peu plus le fossé qui les exclu. La vie dans les campagnes reste peu moderne, l'électricité n'est pas présente partout. Souvent, les familles vivent à plusieurs, parfois même avec des animaux, pour réchauffer leur pièce. Le langage n'y est pas non plus uniformisé, le patois domine sur le Français. La religion tient une place importante dans les campagnes. On assiste alors à la multiplication de construction d'église. C'est pourtant un début de siècle prometteur qui s'annonce à la France. Un véritable « Bouillon de culture » va alors se mettre en place, et ce, notamment dans la capitale parisienne. Paris, ville lumière, point culminant de la modernité, voit en son sein, s'élaborer de nombreuses révolutions. Artistiques, avec l'exposition Universelle du 14 avril 1900 vécue comme « vitrine du Monde moderne », et l'évolution vers l'impressionnisme et le cubisme (Respectivement Claude Monet et Pablo Picasso). Scientifiques, avec notamment les découvertes de Pierre et Marie Curie. Technologiques, avec la construction des premiers avions, des premières voitures, de la première gare (Paris St Lazare), et la première ligne de métropolitain reliant Vincennes à Maillot. Fierté des inventeurs, le salon de l'automobile verra également le jour et donnera lieu à l'essor de l'industrie du secteur.

« Durant ces années, on voit apparaître une succession d'inventions qui vont modifier profondément le mode de vie de l'être humain. La photographie débutante va engendrer le cinéma, le vélocipède se mue en bicyclette, la réalisation de moteurs plus petits et légers permet la mise au point des motocyclettes, des automobiles, des avions. Des progrès immenses sont aussi accomplis dans la chimie, l'électronique et la sidérurgie. » (Source encyclopédique Wikipédia)

C'est la mobilité, l'indépendance et la modernité qui prennent le dessus et s'imposent petit à petit comme indispensables.

« Le XIX^{ème} siècle a été le grand siècle du progrès. Pour fêter les prodiges des arts, des sciences, de l'industrie et de l'agriculture, la France invita toutes les nations à participer à l'Exposition universelle qu'elle organisait à Paris. Toutes répondirent à cette invitation; elles tenaient à comparer les progrès de leur industrie avec ceux des autres nations. L'Exposition de 1900 fut une merveille. » (Jeanne Bouvier (1865-1964), « Mes mémoires », éditions Marcineau, Poitiers, 1936)

Cette situation est alors vue comme une période calme, heureuse, stable. Mais on embellit et on idolâtre les années d'avant guerre ; la France observe un « retard » économique indéniable par rapport aux autres pays européens. Cette expression de « belle » époque, est donc à nuancer et à analyser en fonction de la classe sociale des personnages. Cette massification tant industrielle que culturelle n'est pas vécue de la même manière selon que l'on soit issue de la Haute Bourgeoisie ou que l'on soit ouvrier. On s'aperçoit rapidement dans un premier temps, que l'expression qui qualifie la période est postérieure à cette dernière et survient dans une phase difficile pour la France : La Première Guerre Mondiale (1914-1918). Enjolivée par la nostalgie d'un temps prédestiné à un fabuleux essor, c'est bien en ces termes, la dureté de la guerre qui s'impose.

Certes le monde culturel s'affirme et les innovations technologiques se multiplient, mais seules les classes supérieures peuvent y avoir accès. Seuls l'élite de la société dispose des

ressources financières et intellectuelles nécessaires, pour participer et apprécier le monde moderne qui s'offre à elle.

La période florissante et tant prometteuse, prend fin en été 1914, à la veille de la Première Guerre Mondiale (1914-1918) et de ses ravages humains, psychologiques et économiques. La magie, d'un pays en plein essor par ses inventions, se ternie, et laisse place à l'atrocité du combat et à la construction d'engin de guerre.

I.2 *Genèse de l'automobile*

I.2.1 Des premières inventions à la production

Etymologiquement, le mot « automobile », signifie « qui se meut par soi-même ». C'est en 1769, que Nicolas Joseph Cugnot (1725-1904) présente une invention qui répond à ces critères : Le « fardier à vapeur ». Ce prototype s'apparente à un chariot autopropulsé par une chaudière à vapeur, c'est le premier en son genre. Les performances sont encore minimes, l'engin, initialement conçu pour déplacer de lourds canons, a une autonomie de 15 minutes, un record de distance de 30mètres et une allure comprise entre 4 et 10 kilomètre par heure (km/h). S'inspirant de ce procédé, Amédée Bollée (1844-1917), commercialise en 1872 un véhicule pouvant transporter jusqu'à douze personnes, et atteindre les 40 km/h. En 1876, il se lance dans « l'omnibus à vapeur », et améliore son premier modèle en 1878 qui désormais accède aux 40 km/h. Exposée à l'Exposition Universelle de 1878, cette dernière rencontre un franc succès commercial à travers le Monde et se fait remarquée par Armand Peugeot (1849-1915). Pour répondre à la demande grandissante, Bollée ouvrira même une filiale en Allemagne. Mais l'engouement pour la propulsion à vapeur voire à l'alcool s'épuise, pour laisser place au moteur à explosion et au pétrole.

En 1860, un concept inédit voit le jour avec Etienne Lenoir (1822-1900) : Le moteur à explosion alimenté au gaz d'éclairage. Avec le temps, l'ingénieur belge intégrera un carburateur permettant de remplacer le gaz par du pétrole, et ralliera ainsi, à bord de sa voiture, Paris à Joinville-le-Pont, en trois heures. Mais c'est Gottlieb Daimler (1834-1900) et Karl Benz (1844-1926) qui élaboreront individuellement, le premier moteur à déflagration a proprement dit. Ce dernier sera le premier à l'adapter sur une voiture (à pétrole) en 1886.

Le premier moteur dit à « quatre temps », initialement conçu par Gottlieb Daimler, sera repris et configuré sur une voiture à quatre places, par la collaboration d'Emile Levassor (1843-1897) et de René Panhard (1841-1908) en 1889. Mais c'est en 1891 que les premiers modèles de l'alliance Panhard-Levassor seront commercialisés. De même, Rudolf Diesel (1858-1913) mettra au point le type moteur qui porte son nom. Les frères André et Edouard Michelin, respectivement (1853 -1931) et (1859-1940), quant à eux, adapte la pneumatique démontable à air, et en équipe l'automobile « l'éclair », qu'ils piloteront lors du Paris-Bordeaux-Paris de 1895.

Cette fin du XIXième siècle a donc été riche concernant l'avancée de l'automobile et de son outil principal, le moteur. La soif de technologie venant des ingénieurs et des inventeurs s'accroît de manière fulgurante. Une centaine de constructeurs se révèle (Marius Berliet (1866-1949), George Latil (1878-1961) et autres précédemment cités) dont certains perdureront jusqu'à notre société actuelle (Armand Peugeot (1849-1915), Louis Renault (1877-1944), André Citroën (1878-1935)). Une nouvelle aire est en marche : celle de la commercialisation de l'automobile.

« Elle est au cœur même de notre histoire industrielle, cette histoire industrielle qui a su croiser avec génie inventeurs et entrepreneurs. Je pense évidemment à André Citroën et Benjamin Peugeot en France ou à Carl Benz et Rudolf Diesel en Allemagne. Des esprits inventifs, le goût du risque : ils sont les pères de l'Europe industrielle. » (Discours de Dominique De Villepin, Premier Ministre, Salon Mondial de l'automobile, 29 septembre 2006)⁴

Mais l'évolution en terme de technique, de mécanique et de performance rencontre des limites. De nombreux désagréments s'imposent rapidement aux heureux bénéficiaires d'autos motorisées : La carrosserie n'offre pas aux passagers, une protection optimale contre les projections d'huile, de poussière, bruits de moteur ou autres intempéries ; et surtout, la voirie n'est pas encore aménagée pour ce nouveau type de locomotion (manque de signalisation, routes peu praticables). Etre pionnier et visionnaire ne s'accorde donc pas

⁴ Nota bene Erratum : Dans son discours lors du Mondial de l'automobile 2006, Le Premier Ministre Dominique de Villepin, a effectué une confusion. En effet, il ne s'agit pas de Benjamin Peugeot (1833-1905), qui fût lui le constructeur de la machine à coudre, mais bien d'Armand Peugeot (1849-1915), fondateur de la filiale Peugeot automobile.

toujours avec les termes de la société du moment. Voici, comme on nous l'explique, comment démarrer une voiture en 1901 :

« Pour démarrer, c'est très simple : vous installez sur le tube de platine le capuchon. Vous ouvrez les portes de la cage du brûleur et le robinet pendant une ou deux secondes. Vous imbiblez le goupillon en le présentant sous le petit robinet purgeur du grand réservoir. Vous l'introduisez au fond de la cage d'allumage. Vous approchez une allumette et laissez flamber pendant deux ou trois minutes. Ouvrez peu à peu le robinet d'alimentation et retirez le goupillon. Présentez-le au bec du brûleur. Enlevez le capuchon, refermez les portes de la cage ; l'allumage est terminé. Si le brûleur s'éteint, vous remettez le capuchon, etc. » (source V.G.A, 1901)

Tout un art, me direz-vous ! Si ce procédé semble particulièrement archaïque, c'est que l'automobile a fait un grand pas depuis cette époque. Oublier l'allumage manuel, et les problèmes de démarrage, vers 1910, la voiture se fait plus confortable et l'industrie plus à l'écoute du consommateur.

Avec l'arrivée du Taylorisme et ses nouveaux modes de production (voir chapitre I.1.1), l'industrie automobile subit de nombreuses transformations. C'est Henry Ford (1863-1947), qui en 1908, intègre le procédé dans ses usines de production (Ford T) aux Etats-Unis. En France, Renault ⁵ s'en inspire dans un premier temps, et adopte complètement la méthode en 1912. Ce qui suscitera d'ailleurs la rébellion des salariés, qui tenteront le 1^{er} décembre 1912 un piquet de grève. Dans les usines de Levassor, cette division technique du travail sera rapidement écartée (1908), privilégiant les conditions de travail à la productivité.

« La France est alors à la pointe comme le montre les chiffres de production du début du siècle : en 1903, la France produit 30.204 voitures (soit 48,77 % de la production mondiale), les USA 11.235. Les Britanniques (9.437), les Allemands (6.904), les Belges (2.839) et les Italiens (1.308) sont les autres pays producteurs. Peugeot, Renault et autres Panhard ont déjà des points de vente aux Etats-

⁵ Voir P. Fridenson, « Histoire des usines Renault », Le Seuil, 1977 et Stéphane Lauer, « Renault, une révolution française », JC Lattès, 2005

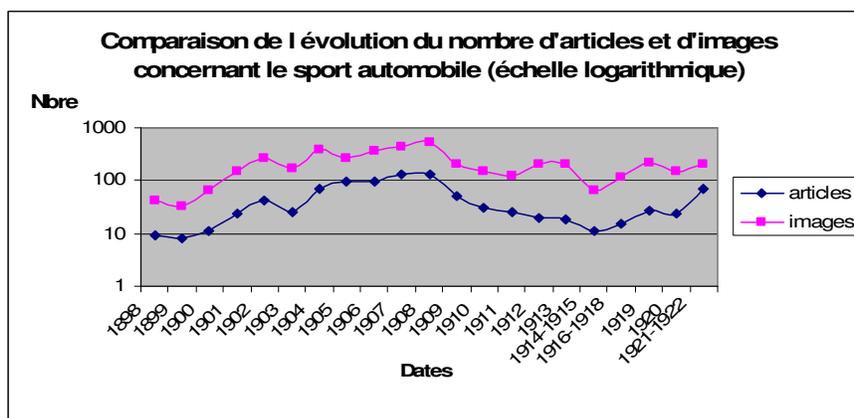
Unis. La France compte 30 constructeurs automobiles en 1900, 57 en 1910 et 155 en 1914. » (Source encyclopédique Wikipédia)

Ces chiffres sont repris et corroborés par Michel Winock :

« Premier constructeur mondial jusqu'en 1904, la France, à la veille de la guerre de 1914, se place au deuxième rang derrière les Etats-Unis, en demeurant le premier exportateur. [...] De 1 850 véhicules en 1898, la production grimpe rapidement pour atteindre 24 000 véhicules en 1906, 45 000 en 1903. En 1914, la France possède le deuxième parc automobile européen avec 107 000 véhicules, derrière la Grande-Bretagne (208 000). Moins de 5% de ces automobiles sont importées. »⁶

Initialement « gadget expérimental », l'automobile a fait ses preuves et devient rapidement le moyen de transport indispensable. Ceci se ressent fortement dans la place que possède l'industrie française automobile dans le Monde. Renault, Peugeot et Levassor s'exporte à l'international, mais principalement sur le marché européen. A long terme, les constructeurs visant un public plus large prendront le dessus, au détriment des plus luxueux tels que Delahaye, Darracq, De Dion-Bouton, ou encore Panhard.

Mais avant de connaître se vif succès commercial, la population française dût se familiariser avec l'outil mécanique. C'est en cela que les premières courses automobiles ont contribué à étendre le phénomène jusque dans les foyers. Le sport mécanique tient une place considérable dans les activités de loisir de l'époque, comme nous pouvons le constater par le graphique suivant :



⁶ Michel Winock, La percée de l'automobile, « La Belle Epoque, La France de 1900 à 1914 », Perrin, 2002, p.61-64

Dans un souci de clarté de lecture du graphique, nous avons utilisé une échelle logarithmique, qui permet de comparer de manière exponentielle les deux courbes. Ainsi nous remarquons que l'évolution du nombre d'articles et d'images concernant le sport automobile entre 1898 et 1922, suit la même tendance. Le summum est atteint entre 1907 et 1908, où respectivement, nous répertorions 263 articles et 971 illustrations en cumulé sur ces deux années. De cette émergence des courses et autres rallye, s'en suivent de nombreux exploits et records. Dans la compétition, la bataille faite rage entre les concurrents, mais aussi entre les constructeurs. Comme dans la pratique actuelle, la réputation du pilote est tout autant soulignée que l'écurie pour laquelle il concoure.⁷

I.2.2 Courses et exploits : le commencement

Les évolutions techniques des voitures ne sauraient être effectives sans les courses qui les accompagnent. Tests de performances, publicité pour les constructeurs, émergence de nouveaux pilotes, distraction de la Haute Société, du sport automobile, émane de nombreuses fonctions. Mais ce sont les exploits qui marquent le plus, puisque c'est par ce vecteur que l'automobile passionne.

En cette période encore balbutiante en matière de technologie automobile, les bolides ne sont pas encore très fiables, et l'aménagement de la voirie n'est pas non plus optimal. Se produit alors plusieurs accidents durant les compétitions. Le premier surviendra en mai 1898 lors de l'étape Périgueux-Mussidan de la course Nice-Paris, et sera mortel pour son conducteur, le marquis de Montaignac⁸. Heureusement, les nouvelles sont meilleures en 1899, lorsque le belge Camille Jenatzy (1868-1913), à bord de sa « *Jamais Content* » est le premier à dépasser les 100 km/h dans une course de vitesse pure. Dès lors, les courses s'enchaînent : Paris-Trouville, Paris-Bordeaux, Paris-Ostende, sans oublier le Paris-Berlin et le Paris-Vienne. C'est dans ces défis que s'illustrent Louis et Marcel Renault respectivement (1877-1944) et (1872-1903), compétiteurs cumulant victoire sur victoire, et amorçant ainsi le succès de la marque. Mais l'une d'elles fût tragique, en 1903, l'aîné des frères Michelin trouve la mort dans le Paris-Madrid. S'en suivra ensuite des mesures pour lutter contre ces trop

⁷ Notons par exemple la reconnaissance actuelle de Renault, constructeur et écurie de course, qui s'est faite remarquer en 2005 et 2006, en devenant championne du Monde des constructeurs de Formule 1, grâce à son pilote Fernando Alonso.

⁸ « *La catastrophe de Périgueux* », V.G.A, 15 mai 1898, p. 332. Cet article est le tout premier que consacrera V.G.A aux sports automobiles.

nombreux accidents : Les courses de côte ⁹ comprenant plusieurs virages deviendront très encadrées, tout comme les nouveaux dits rallyes ¹⁰.

Mais à quoi ressemblent les courses automobiles de l'époque ? Dans l'article « Automobile ¹¹ », le rédacteur de V.G.A nous expose les règles et les modalités de la course qui se prépare :

« Pendant une semaine ces voitures accompliront cinq parcours de 150 km chacun. [...] Départ de Vincennes. [...] Ce concours portera sur la consommation du combustible, ou de l'agent énergie quelconque employé, sur le fonctionnement du moteur, le confort de la voiture et la facilité de direction. La vitesse ne pourra pas dépasser 20 km / h dans les lieux habités, et 30km/h sur les routes conformément au décret du 10 mars 1899. [...] Les prix : 4 objets d'art ; médaille de vermeilles, 4 médailles d'argent, 4 médailles de bronze. »

Il s'agit d'un concours de tourisme par étapes (14, 15,16 ; 18 ; et 19 mai) où l'on retrouve quatre catégories de voitures bien distinctes : la voiture à 2 places pesant plus de 400 kilogrammes (kg) ¹², la voiture à 4 places pesant plus de 400 kg ¹³, la voiture à 6 place pesant plus de 400 kg ¹⁴ et enfin la voiture à plus de 6 place ¹⁵. Mais ce n'est pas le seul concours, on trouve également le concours de fiacre et voitures de livraison ¹⁶, la course de l'éventail ¹⁷, le concours de voiturette ¹⁸, le concours de poids légers ¹⁹, mais aussi le concours de poids lourds ²⁰. Ainsi, chaque mois de la période estivale est rythmé par l'organisation d'un rallye automobile. Les conditions de pilotage sont encore archaïques, le confort n'est pas encore de mise. Le coureur en course automobile est certes, au travers de ces diverses expériences, devenue de plus en plus un professionnel. Le terme de pilote n'est d'ailleurs pas entré dans le vocabulaire, on désigne les conducteurs sous le nom de « chauffeur ». Plus tard, les rallyes

⁹ « Une course de côte en auto », V.G.A, 1898, p.211

¹⁰ « Le Rallye Paper Automobile », V.G.A, 1898, p.182, occurrence du nom anglo-saxon.

¹¹ « Automobile », V.G.A, 1900, p.440

¹² Correspond à la première catégorie.

¹³ Correspond à la deuxième catégorie

¹⁴ Correspond à la troisième catégorie

¹⁵ Correspond à la quatrième catégorie

¹⁶ Qui eut lieu le 18, 19, 20, 22, et 23 juin 1900

¹⁷ Course de vitesse qui eut lieu le 23, au 28 juillet 1900, et dont le premier prix s'élevait à 8000 francs anciens

¹⁸ Qui eut lieu le 13, 14, 15,17, 18 août 1900

¹⁹ Qui eut lieu le 17, 18, 19, 21,22 septembre 1900

²⁰ Qui eut lieu le 8, 9,10, 12,13 octobre 1900

s'exporteront à l'international, sur des distances bien plus conséquentes, comme en 1907, lors du périple Paris-Pékin ²¹.

De même, dans un contexte bien différent, il est important de noter, pendant la première Guerre Mondiale, la glorieuse illustration des voitures Renault, avec les Taxis de la Marne ²².

I.3 Femme et sport à l'époque

A la Belle Epoque, certaines femmes pratiquent déjà le sport. Dans un premier temps, on parle plutôt d'activité physique, tentant de défaire aux femmes, la peur et l'ignorance de leur propre corps. Mais celle-ci est encore sous l'emprise de la bienséance, qui réduit sa marge de manœuvre. La mode joue un rôle primordial dans l'évolution des pratiques. La réforme du corset et l'adaptation de la jupe, permettent techniquement aux femmes d'aborder les différentes activités. La perte de féminité est souvent avancée, c'est pourquoi dans un élan féministe, une certaine révolution vestimentaire tendant vers la fonctionnalité commence à émerger. Le sport et sa pratique, ont avec le temps contribué à une émancipation féminine jusqu'alors impensable. L'importance de la culture du corps reflète une société de femme en passe de s'assumer physiquement et intellectuellement. Une part de provocation entre peut-être en jeu, mais c'est surtout une volonté d'affirmation qui se dessine. Il semble important pour comprendre l'arrivée des femmes dans le milieu automobile (Voir chapitre II), de brièvement contextualiser la relation qu'elles entretenaient avec l'environnement sportif. Ainsi, en juxtaposant les pratiques acquises (par la société et par les femmes elles-mêmes), et les pratiques nouvellement abordées, nous tentons d'élargir notre champ de vision sur la société sportive.

I.3.1 Les pratiques acquises

Afin d'être au cœur de la représentation de la femme dans le sport, nos deux premières parties s'appuieront essentiellement sur la couverture médiatique de l'hebdomadaire La Vie au Grand

²¹ A noter que l'aventure de la course Paris-Pékin de 1907 a inspiré les média modernes contemporains, comme nous le prouve la saga télévisuelle « Pékin Express », diffusée actuellement sur la chaîne hertzienne M6.

²² Le 7 septembre 1914, Galliéni réquisitionne 600 taxis parisiens qui transporteront 6.000 hommes vers la Marne pour épauler l'armée anglaise en difficulté.

Air, soit à partir de 1898. Ainsi par les activités féminines exposées par le journal, on peut conclure que celles-ci sont acceptées par la société, ou du moins relativement tolérées. Ainsi, dès 1898, on voit apparaître quelques images sur le sport féminin (33 très exactement). Ces dernières sont liées à l'équitation, au tennis et ses dérivés, à la bicyclette, et contre toutes attentes, à l'escrime, l'aéronautique, la pêche et le tirs. De ces sports, c'est l'équitation qui se démarque. Des articles titrés « À l'étrier », « Les femmes de cheval », « La société d'équitation » ou encore « La femme amazone ». Ainsi, selon Catherine Tourre-Malen²³ : l'héritage du mythe grec des Amazones, a son importance dans l'histoire du sport féminin. Ces femmes à cheval, remarquables cavalières, vivant en autarcie et luttant contre la suprématie masculine, sont pourtant aux antipodes de l'amazone moderne que constitue la femme pratiquant l'équitation. En effet, c'est plus une position d'infériorité qui leur est imposée par la gente masculine. Par la « *technique de monte en amazone* », il subsiste un équilibre précaire et une distinction entre sexes, les hommes montant quant à eux à califourchon.

« La distinction entre hommes et femmes impose et résulte d'un « dressage » du corps féminin, intériorisé par les femmes elles-mêmes, au point qu'elles contribuent à le pérenniser. Le passage, dans les années 1930, de la monte en amazone à la monte à califourchon peut être interprété comme une avancée dans la voie de la désaliénation des femmes. »

Le problème vestimentaire est une des raisons de cette approche de la pratique. En robe ou en jupe, il n'est que très peu convenable, voir même inconcevable, aussi bien techniquement que moralement, de monter à califourchon sur un cheval. L'élégance doit toujours être au centre des activités de la femme. Le tennis, et ses dérivés tels que le law-tennis, sont quant à eux particulièrement démocratisés. La femme le pratique entre femme, en simple, en double, et parfois même en mixte. L'iconographie de la femme s'adonnant à la joie de ce sport de raquette est proportionnellement assez importante dans V.G.A. Plus tard, dans les années 1920, on verra même une certaine Suzanne Lenglen, gagner six fois de suite le tournoi de Wimbledon. De même, le golf tient une place non négligeable. On remarque que ces sports brièvement présentés, constituent dans le conscient collectif, la représentation du luxe, de l'élégance et de l'élite sociale. De plus, ils permettent à la femme, aussi coquette soit-elle, de pratiquer l'activité tout en conservant sa dominance gracieuse.

²³ Catherine Tourre-Malen « Des Amazones aux amazones ».

Les femmes même si elles reçoivent un accueil (selon V.G.A) assez favorable à la pratique sportive, sont toutefois encore assez peu représentées. L'équitation, le golf, et le tennis, ont quant à eux déjà pris leur place dans la vie des femmes sportives.

I.3.2 Emergence de nouvelles pratiques

Au terme de l'année 1899, nous constatons par notre étude, que les femmes commencent à s'illustrer dans des sports où on ne les attends pas : skating polo, le tirs, le patinage. Les débuts avec l'automobile sont encore laborieux, mais sont encourageants, puisque des publicités, sollicitant une combinaison de sports pour femme adaptée à l'automobile et au tricycle, sont mises en avant dans le journal V.G.A. On note même des articles sur le « sport chez les femmes d'orient », et « l'école d'éducation physique pour les femmes ». Mais c'est surtout les sports d'hiver, représentés par le patinage, qui subissent une réelle émergence. Ainsi, « *Sur glace, les premiers pas* », « *Patins, patineurs et patineuses* », ou encore « *Patineurs en couple* », sont des articles qu'il n'est pas rare de voir apparaître dans V.G.A. en 1898 à 1900. Avec la deuxième Révolution industrielle et l'essor de la technologie, la pratique sportive est bouleversée : La mécanique fait son entrée, entraînant avec elle l'arrivée de nouveaux sports, tels que le vélo, l'aéronautique, l'aviation ou encore le ballon libre. Ces activités vont passionner la gent féminine et même, les emmener vers l'émancipation :

« Au fond, c'est bien vrai, nous aimons la bicyclette parce qu'elle nous émancipe [...] La bicyclette, c'est la première ébauche des ailes, la première réalisation du rêve d'Icare ²⁴ ».

C'est d'ailleurs en 1892, que la loi autorisera la femme à porter le pantalon dans le cadre de la pratique du vélo. De ce fait, on voit en 1899, des publicités pour la « *jupe sportive* » de la marque « *Viola* », s'intégrer aux annonces déjà présentes concernant la mode (chapeaux, tailleurs et autres coquetteries). On voit également s'illustrer quelques femmes dans l'alpinisme.

²⁴ Femme anonyme, in « Le monde sportif de Lyon et du Sud Est, n° 8, 10 mai 1897, issue de notes de cours personnelles.

C'est un peu plus tard que, la « beauté du corps » par la « culture du corps » entrera dans la préoccupation féminine. Mademoiselle Bourache ²⁵, dans V.G.A en 1917, s'interroge sur le fait de « devenir belle...et le rester ²⁶ » lorsque l'oisiveté gagne la femme :

« La femme par son tempérament en général nerveux et lymphatique, dû à un atavisme d'habitudes de vie sédentaire, est encline à l'indolence et à la paresse. Moins elle se fatigue et mieux elle se porte, croit-elle. Mais à ce régime comme elle engraisse bien ! Au début peu importe, elle tirera un peu plus sur les lacets de son corset et restera belle quand même. [...] Il ne faut plus de cette fausse beauté, alors que la culture physique peut donner autre chose qu'une vaine illusion. »

Le sport d'après guerre, connaîtra ainsi le nouvel élan et la nouvelle préoccupation de la femme, qu'est la beauté du corps, par la pratique corporelle féminine a vocation esthétique. Ainsi, comme le résume par l'écrit suivant de Pierre Arnaud, c'est bien son image, physique comme nous venons de le voir, et/ou sociale, que la femme met en avant dans la pratique sportive.

« A la fin du XIX siècle est « femme de sport », la femme du monde qui monte à cheval en amazone pour son plaisir individuel ou pour tenir son rang. Au début de ce siècle devient sportive la jeune bourgeoise autorisée à tenir une raquette de tennis dans les regroupements bon chic bon genre ²⁷ ».

Sentiments d'appartenance à une classe, de « barrière et de niveau », sont éminemment présents dans l'activité de la femme aisée qui tient son rang. Plus populaire, le vélo, par l'exposition au « grand air » qu'il impose, et délaissé par l'élite sociale. En effet, la coloration de la peau que peut provoquer soleil, la fraîcheur ou le cinglement de la vitesse, est considérée comme d'une extrême vulgarité. La bienséance veut que les femmes de la Haute Société soit d'une pâleur exemplaire, signe de leur non appartenance à la classe populaire, défraîchie par la dureté du travail ouvrier.

²⁵ Melle Bourache, V.G.A, 15 décembre 1917.

²⁶ Terme emprunter au titre de l'ouvrage « Pour devenir belle...et le rester : manuel de culture physique de la femme », Docteur Desbonnet, Paris, 1911.

²⁷ P. Arnaud, *Les origines du sport féminin*, in « Les athlètes de la république », Paris, l'Harmattan, 1997.

Enfin, signalons que cette fin de XIX siècle, marquée notamment par la révision des Jeux Olympiques modernes (J.O) le 23 juin 1894 par le Congrès International de Paris, semble accorder une place à la femme. Cependant, la misogynie de son fondateur, Pierre de Coubertin, constitua un frein dans l'avancement de la femme sportive.

« Une olympiade de femelle est impensable : elle est impraticable, inesthétique et incorrecte ²⁸ »

Pourtant, les premiers « Jeux Mondiaux » féminins auront lieu en 1922 à Paris, et ce, peut-être grâce aux actions pugnaces d'Alice Milliat (1884-1957), « apôtre du sport féminin en France ».

« A. Milliat défendra le sport féminin avec autant d'obstination qu'en mettra Pierre de Coubertin à le combattre ²⁹ ».

(Pierre Arnaud)

²⁸ Pierre de Coubertin, « Pédagogie sportive », 1922

²⁹ Pierre Arnaud, *Le genre ou le sexe ? Sport féminin et changement social, XIXième –XXième siècles*, in « Histoire du sport féminin », l'Harmattan, Tome 2, 1996

Deuxième partie :

**L'arrivée des femmes
dans le milieu automobile
(1890-1922)**

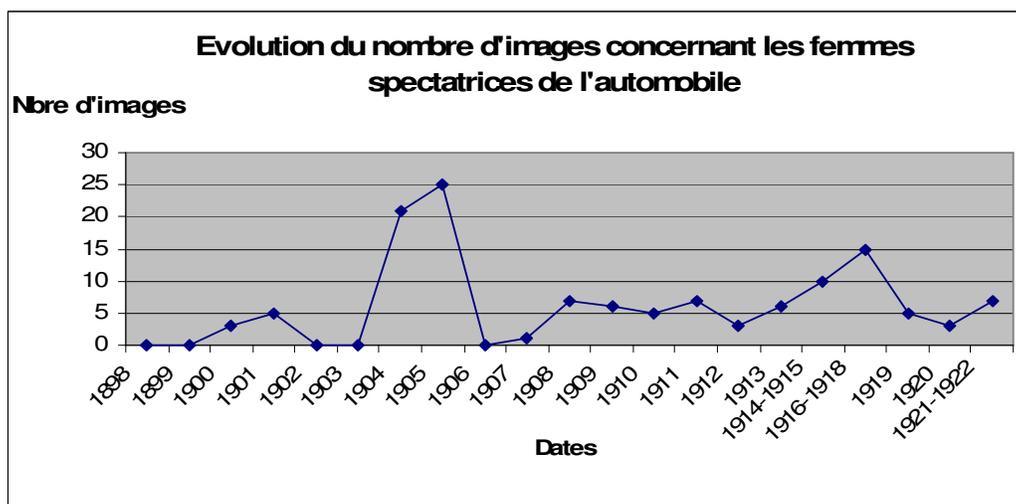
II.1 Evolution de la relation femme et automobile

A une époque où l'engouement pour ces nouvelles inventions est très fort, l'automobile caractérise à elle seule, le désir de vitesse, de réduction des espaces et de la connaissance de nouveaux horizons. Ce sont des projets que ne peuvent réaliser quelques privilégiés. Très fermé, très sélectif, ce cercle de passionnés comprend uniquement des ingénieurs, des inventeurs, tous issus de la Haute Société. En raison des frais financiers engagés, des connaissances et des compétences requises, mais aussi du temps consacré, cette activité se prédestine à une Elite. L'Elite sociale en question est constituée d'aristocrates et de Bourgeois. Cette caractéristique d'exclusivité est le principe même de distinction, revendiqué par cette classe sociale. Le mélange des cultures, des genres et des milieux n'est pas de rigueur dans une sphère engagée dans la pérennité de sa lignée. Afin de conserver et de perpétuer les origines, le nom et la descendance des familles, certains n'hésitent pas à encourager le mariage consanguin. C'est le cas notamment de la dynastie Rothschild, comme nous le verrons plus loin dans la biographie de la Baronne Hélène de Zuylen de Nyevelt (1863-1947), née Hélène de Rothschild par l'alliance du baron Salomon James de Rothschild (1835-1864) et la baronne Adèle Hannah Charlotte de Rothschild (1843-1922), née de Rothschild (voir chapitre II.2.2). Cette catégorie de la population française s'attache donc aux valeurs traditionnelles de la famille. La classe dirigeante reste centrée sur des critères très conservateurs. La femme ne coupe pas à cette mentalité et n'est, au-delà de la sphère privée, que très peu présente dans les actions de recherche de modernité. Mais cette situation tend vers l'évolution. Au travers du milieu de l'automobile, on remarque un changement des comportements concernant la place de la femme dans la société « active », par le biais de divers stades. D'abord écartée et exclue, la femme n'a que très peu sa place dans l'univers masculin des engins motorisés. Seules quelques privilégiés assistent admiratives aux expositions, que leurs maris font de leur voitures. Avec l'essor de l'industrialisation et de la commercialisation, la femme se fait passagère aux côtés, toujours, de leurs époux. Toujours dans un souci de promotion de la marque, les concepteurs, utilise l'image de ces femmes, symbole de classe absolue, dans la publicité. C'est la corrélation entre « l'automobile objet » et « la femme objet ». A terme, elles prendront le volant, et s'illustreront dans quelques courses pour les plus audacieuses. Certaines marqueront même l'Histoire, et deviendront des pionnières.

II.1.1 Les femmes spectatrices

Il ne va pas sans dire, que dans un Monde où la femme n'a que très peu de considérations en dehors de la sphère privée, les rares présentes, lors de manifestations sportives, sont bien évidemment les accompagnatrices de leur mari.

Dans la majeure partie des cas, il s'agit des femmes des inventeurs, d'ingénieurs, venues contempler les créations de ces derniers. Dans une époque où les dames sont considérées comme le « sexe faible », par l'univers masculin et par la loi, elles apparaissent dans l'ombre du chef de famille. Mais pour assister à ce genre d'événement, il faut avoir un statut privilégié. Etre aux premières loges est réservé à une minorité, et c'est seulement par cette action passive qu'elles peuvent atteindre de manière plus ou moins conséquente le milieu de l'automobile. Comme nous le prouve notre recherche iconographique, quelques femmes sont présentes sur les expositions et les départs de courses.



En effet, on constate qu'en cumulé, le nombre d'images sur la période représentant des femmes spectatrices de l'automobile, est faible : 129 illustrations sur 24 ans, soit en moyenne une tous les 2 mois. La répartition est irrégulière, on observe un pic entre 1904 et 1905, qui constitue la période charnière, et une moyenne plus stable entre 1908 et 1922, qui s'explique par l'augmentation de la production d'automobiles. Très rares sont donc les femmes qui ont accès au milieu de l'automobile avant 1904.



La présence d'engins motorisés dans les villes suscite la curiosité de fervents spectateurs, femmes y compris. Photographie d'un rassemblement d'automobile avant une étape, « De ville en ville », 1903.



Spectateurs au départ d'une course automobile de 1905.



Publicité Belle Jardinière, « la plus grande Maison de Vêtements du Monde entier », présentant sa mode d'été de 1903.



Henri Fournier et les spectatrices du Paris-Berlin 1901, attablés pour se restaurer.

De plus, avec l'espérance de vie très réduite du sexe masculin à cette époque (45ans pour les hommes et 50 ans pour les femmes en 1900, les épouses vivent plus longtemps, et se retrouvent confrontés à la succession de l'héritage de leur mari. Lorsqu'ils sont inventeurs ou constructeurs, c'est donc le rôle de celle-ci que de reprendre les travaux de ces derniers. C'est ainsi que la veuve Louise Sarazin eut en charge les affaires d'Edouard Sarazin, représentant en France de Daimler. Mais elle dût convaincre, notamment Gottlieb Daimler, d'être la digne successeuse des fonctions de son mari. En 1887, elle lui écrit ces quelques lignes :

« Vous aurez désormais à prendre un nouveau représentant, mais comme je suis au courant de ce qui s'est passé jusqu'à présent, consultez-moi, je reste à votre disposition tant que vous n'aurez pas remplacé mon mari. » (Louise Sarazin, in « Histoire de l'automobile », P. Souvestre)

Forte de persuasion, Madame Sarazin réussit à convaincre Daimler, de vendre le moteur dont elle possédait le brevet exclusif. Et c'est la filiale Panhard-Levassor, réceptive à son offre, qui intégra ce type de moteur à sa production en 1888. Le développement de l'automobile moderne allait alors voir le jour. La veuve Sarazin épousera Emile Levassor en 1890 et réussira à s'imposer avec brio dans le monde des affaires et celui de la technique mécanique : deux pôles particulièrement représentatifs de la misogynie masculine.

II.1.2 Les femmes passagères

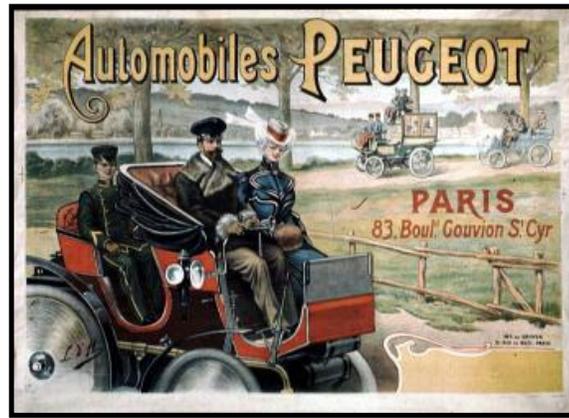
Avec l'organisation de la production d'automobile à partir de 1890, l'automobile devient un moyen de transport au détriment de la calèche. On estime à 1800 le nombre d'automobile ³⁰ en France en 1900. L'essor de la commercialisation est flagrant. Toujours réservé à cette Elite, l'achat de véhicules suscite la curiosité et l'admiration de la population. C'est alors une manière d'exposer fièrement ses moyens financiers, son goût pour la modernité, sa distinction sociale. A ce titre, les propriétaires d'automobile et leurs compagnes se complaisent à parader dans leur nouvelle acquisition. La voiture est prestige, la femme élément de ce prestige. Considérée comme « incapable », « inapte », la femme n'a pourtant pas la même place dans cette voiture. Elle n'a pas accès au volant, ni même à la carte routière. C'est l'homme qui, de

³⁰ Selon J.B Duroselle et P. Gerbet, in « Histoire 1845-1914 », Paris, Nathan, 1962, p. 48.

par sa « faculté naturelle », prend les choses « en mains ». On constate donc une amélioration, la position de la femme prend de l'ampleur dans le monde automobile.



Publicité Belle Jardinière³¹



Publicité Peugeot³²

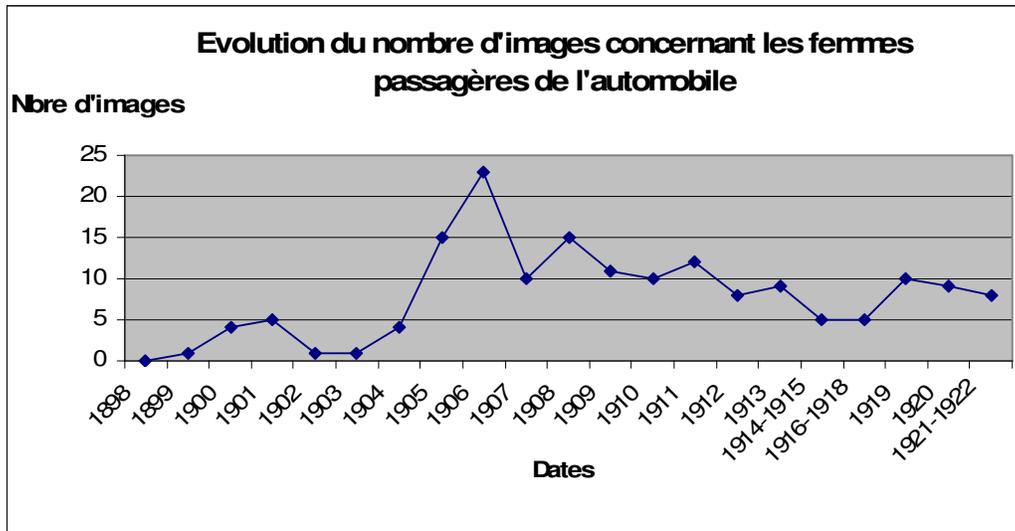
Mais on retrouve toujours ce schéma social où la femme est soumise à l'homme, tributaire des actions de celui-là. Les mouvements féministes sont encore peu nombreux, et la législation ne met pas les deux sexes sur un pied d'égalité : La femme n'a pas le droit de vote, n'a pas non plus le monopole de son salaire. C'est le chef de famille qui régule et contrôle le patrimoine familial jusqu'à sa mort. La voiture ne palie pas à cette règle, à son bord les usages et les mœurs restent identiques. Le reflet de cette société est donc retranscrit dans la pratique qu'est l'automobile dite de tourisme. Il ne s'agit là en effet, non pas de pilotes de courses, mais bien d'individus utilisant la voiture sans chevaux comme moyen de transport sophistiqué. La relation femme et automobile, prend avec cette aire industrielle, un nouveau tournant. La proportion de femme dans l'iconographie de la période est en pleine croissance. Selon V.G.A, on compte par exemple 1 illustration de femmes passagères en 1899, 23 en 1906, et 10 en 1919.

1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914-1918	1919	1920	1921-1922
0	1	4	5	1	1	4	15	23	10	15	11	10	12	8	9	10	10	9	8
16						96						54							

Statistiquement, nous pouvons retranscrire les données dans une courbe graphique retraçant l'évolution du nombre d'illustrations consacrées aux femmes passagères de la façon suivante :

³¹ Publicité Belle Jardinière, La Mode d'Hiver en 1906, l'Illustration, 30 novembre 1906

³² Publicité Peugeot Automobiles, en couleur par chromolithographie, 1896 (?), Archives publicitaires Peugeot



On constate que l'évolution s'effectue en 3 phases distinctes :

La première, de 1898 à 1904, comprend une somme de 16 illustrations. C'est sont les prémisses de cette commercialisation de l'automobile. Cette période correspond au temps incluant la phase de production, de mise en vente, d'achat, d'utilisation, et de médiatisation. La deuxième, de 1905 à 1911, totalise 96 illustrations. C'est donc la période phare durant laquelle la femme accède au siège de passager. Petit à petit, elle côtoie l'automobile, et figure sur les clichés de la presse illustrée. La troisième, de 1912 à 1922, est plus contrastée. Les passagères ne renoncent pas à l'automobile, mais n'attirent que très peu l'œil des photographes. Un autre rapport avec l'automobile passionnerait-il plus les reporters ? Dans un milieu où la guerre fait rage entre les constructeurs (Dion, Levassor, Renault, Peugeot, Citroën, etc.), les méthodes de mise en avant des productions sont de plus en plus nombreuses. La femme en devient acteur et utilise son statut comme élément de vente.

II.1.3 Les femmes « objet de mode » publicitaire

Les techniques commerciales de l'époque n'échappent pas à la règle, la publicité est déjà un argument de vente des produits, et notamment des produits automobiles. Les articles dans la presse illustrée sont de plus en plus nombreux, et on voit la publicité prendre une place non négligeable. La presse est réservée à une population alphabète, cultivée, et financièrement aisée. L'accès à la culture est un domaine prisé par la noblesse. Le marché de l'automobile, trouve donc tout son intérêt à faire sa promotion par le biais de cette presse illustrée, qui touche le public qu'elle veut viser : des foyers financièrement privilégiés, cultivés et en quête de modernité, soit, susceptibles d'acquérir une automobile. Comme c'est le cas à notre époque, l'image de la femme fait vendre. Les constructeurs et leurs dessinateurs l'ont bien compris. Les dames s'illustrent ainsi comme actrices des affiches publicitaires. Selon Citroën, « sur les affiches publicitaires, la femme n'est qu'un objet décoratif, dont l'élégance est comparée à la beauté de la carrosserie. » Telle une belle femme, la voiture représente le luxe, l'élégance, le prestige, le fantasme de l'homme. Une fierté en somme, qu'il est fier d'exhiber. En suscitant l'envie sous toutes ses formes, la « réclame » incite le lecteur à l'achat. Le désir de possession est donc le maître mot volontairement procuré par l'affiche publicitaire. Il se manifeste de deux façons, une volonté de pouvoir de fait sur un bien, ou sur une personne. N'oublions pas l'emprise des hommes sur les femmes de l'époque. L'homme veut tout maîtriser, l'objet automobile, et la femme qui devient à son tour objet, comme nous le prouve le nom qu'avait donné Amédée Bollée à son premier prototype : « L'obéissante ».

De même, en illustrant une femme passagère, on alimente la notion de tranquillité, de confort au sein de l'auto. Comparativement, elle s'apparente à nos publicités contemporaines pour des monospaces valorisés par la présence d'enfants à bord. Concernant le message véhiculé par les images de femmes au volant, même si très rares en cette période, on détecte une certaine démocratisation de l'utilisation de la voiture sans chevaux. En effet le slogan implicite de la reproduction recouperait l'expression populaire « un jeu d'enfant ». Si une femme est capable de conduire une voiture, la mentalité misogyne voudrait qu'un homme puisse également le faire. C'est donc la maniabilité, l'aisance, et la « vulgarisation » de l'objet, qui est alors mis au premier plan. Mais cette vision est totalement masculine, la femme n'est pas réceptive à cet aspect, elle voit en l'automobile un mode d'émancipation, et d'exhibition de son élégance. Posséder une voiture représente la fortune de la famille. Les femmes sont friandes de galas et d'expositions où elles peuvent y arborer leurs plus belles tenues, dans un contexte festif. La mode prend donc part à ce nouvel essor. Les publicités de couturiers sont de plus en plus

nombreuses, « Belle Jardinière », « High-life Tailor », et les articles tels que « Le chic en auto », « La mode au Salon de l'Automobile » et « Concours d'élégance », le sont tout autant (VGA, respectivement 1900, 1904 et 1905).



Publicité Belle Jardinière ³³

Publicité Renault ³⁴

Publicité Peugeot ³⁵

Selon les rédacteurs, « ces jolies femmes en élégantes toilettes forment un des plus jolis spectacle que l'on puisse voir » et soulignent également qu' « elles ne songent (les châtelaines) qu'à exhiber leur éblouissantes toilettes et consacrent ainsi, sur toute la ligne, le triomphe de, High-life Tailor, 112 rue Richelieu ». Cependant, ces femmes, sont confrontées à un problème d'ordre technique qui constitue un frein à leur accès à bord. La carrosserie de l'automobile n'étant que très peu protectrice, vitesse et poussière, deviennent les pires ennemis de ces dames. Décoiffées, le visage rosi et la tenue salie, elles perdent de leur éclat et transgressent les règles de bienséance. Pour remédier à ce problème, les plus motivées, adoptèrent des tenues plus adéquates (grands manteaux de fourrure), mais bien moins coquettes. La mode tente de s'adapter et conçoit désormais des costumes appropriés.

³³ Publicité Belle Jardinière, V.G.A, 15 septembre 1919, p.348

³⁴ Publicité Renault, l'Illustration, Décembre 1922, p.28

³⁵ Publicité Peugeot, Musée de la Publicité, 1935

Ainsi, au même titre que la femme, la voiture représente l'élégance, la beauté et la tranquillité. Un amalgame est donc entré dans les mœurs de l'époque. Pourtant, la pratique automobile est vestimentairement peu convenante pour la femme. Les plus téméraires, iront contre les critiques de la société traditionnelle (voir chapitre III.2), qui les accablent, et prendront le volant.

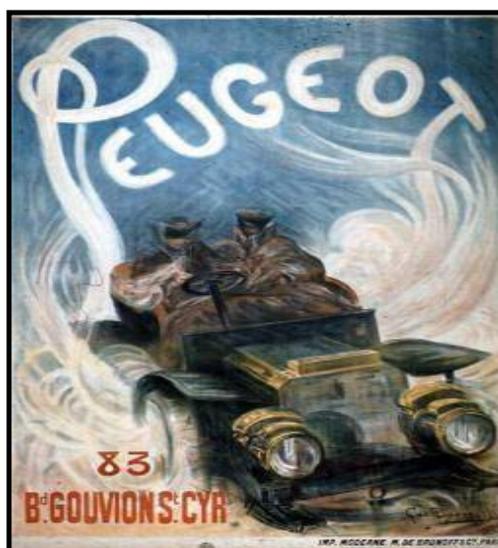


II.1.4 Les femmes au volant, les « chauffeuses »

La révolution automobile, a peut être entraînée avec elle la participation de femmes. Allant jusqu'à conduire des voitures, elles représentent un mouvement libérateur et un esprit modernisé, aux antipodes des valeurs de la Haute Société traditionnelle (voir chapitre III.2.1). Mais elles sont encore très peu nombreuses, et les journalistes ne s'y intéressent que de manière ponctuelle. Seules les pionnières et celles ayant effectué divers exploits attirent la curiosité des journalistes. Très peu d'articles (et d'ailleurs aucune biographie) sont donc consacrés à ces dites « chauffeuses ». Mais l'existence de ce terme dans le vocabulaire de l'époque prouve bien la présence de celles-ci.



Publicité Delahaye³⁶



Publicité Peugeot³⁷

Sur cette publicité de Peugeot, datant de 1896, c'est bien une femme qui est au volant de la voiture. Du nuage de poussière provoqué par la vitesse de l'auto, c'est le nom de la marque qui surgit, au sommet d'un ciel bleu azuré, tel un arc-en-ciel protecteur. Mais l'illustration des passagers reste sombre, terne, un certain mystère s'installe autour de leur image. La femme, au volant, se distingue uniquement par deux traits caractéristiques de l'époque : le chapeau et le voile qui l'accompagne.

La féminisation du nom amorce donc une démocratisation de la pratique par la gent féminine. Pourtant, elles suscitent la moquerie des journalistes et des dessinateurs de l'époque. Nous ne

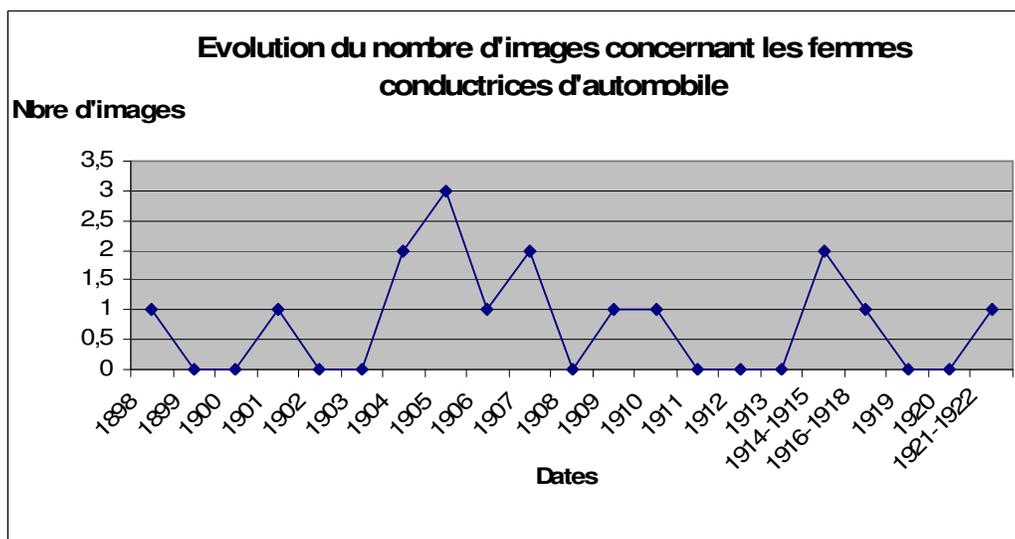
³⁶ Publicité du constructeur Delahaye,

³⁷ Publicité du constructeur Peugeot, 1896, chromolithographie disponible aux archives de Peugeot, et au Musée de la Publicité.

sommes alors plus dans le cadre publicitaire, mais bien dans la concrétisation de cette femme qui prend le volant.

« Qui peindra la tête de nos jolies chauffeuses, après une si longue route. La tête bandée de caoutchouc, les yeux vitrés et sous les indispensables voilettes, bouchées de poussière détremnée par la buée, un visage terni, couleur de terre, où la sueur dégouline en fines rigoles roses. » (Jules Grandjouan ³⁸, Paris-Berlin 1901)

L'image de la femme au cœur de l'activité sportive automobile n'est donc que très moyennement appréciée. Nous sommes bien loin de la description élogieuse des affiches publicitaires. La symbolique de la femme objet est donc aux antithétiques de la réalité esthétique. C'est peut-être cette image dérangeante qui dissuade la presse illustrée de s'intéresser de plus prêt aux cas des femmes conductrices.



Le graphique précédant corrobore notre analyse. On y distingue une représentation très aléatoire de la femme au volant. Selon les années, la répartition est irrégulière et varie de zéro à trois. Ce qui confirme notre thèse du rapport exceptionnel, au sens rare du terme, qu'entretiennent les media avec le sujet. Les uniques articles sur le thème, content les aventures de ces personnages mythiques féminins, qui constituent les pionnières en matière

³⁸ Jules Grandjouan, lors du Paris-Berlin 1901, in « La course automobile 'Paris-Berlin' de 1901 et sa transcription graphique dans les dessins du Rire » de Jean Claude Gardes.

d'utilisation autonome de l'automobile : La baronne Hélène de Zuylen, femme du président de l'A.C.F, dans ses périples tels que celui du Paris-Berlin de 1901 ; Camille du Gast, la passionnée de compétitions et de records, qui prît elle aussi le départ du Paris-Berlin de 1901 ; ou encore la duchesse d'Uzès, la mondaine, qui fût la première femme française à être brevetée du permis de conduire.

La société ne serait-elle pas encore prête à temps de modernité ?

Selon Jean-Marc Hilgert ³⁹ :

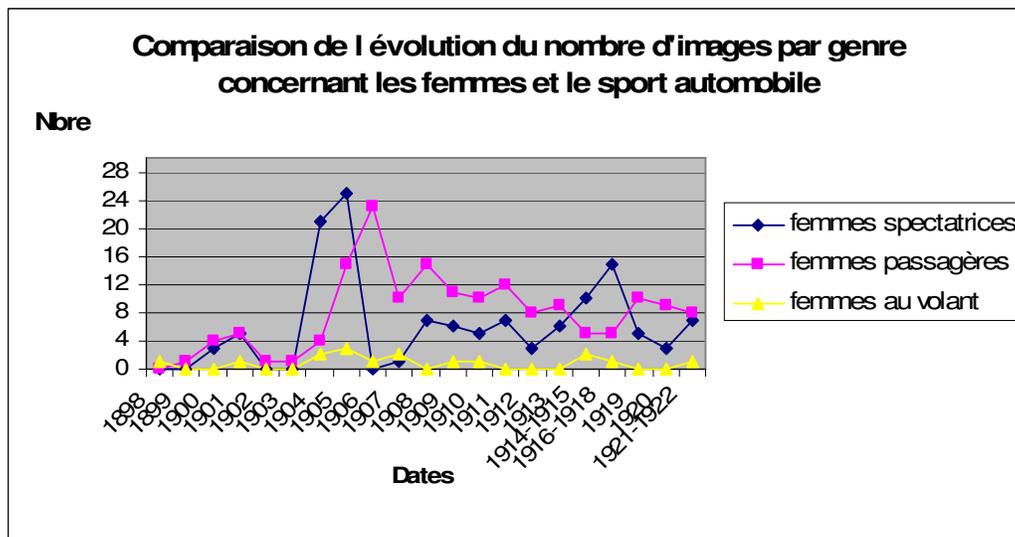
« Dans nos sociétés quelque peu machistes, [l'hétérostéréotype féminin] est particulièrement évident [...] au volant, domaine où traditionnellement l'homme domine et où le stéréotype est même proverbialisé : « Femme au volant, mort au tournant. » (2001)

Déjà, à la Belle Epoque, l'adage sexiste prenait tout son sens. La femme chauffeuse inquiète, suscite l'animosité et perturbe les règles de représentation identitaire de l'homme en ne suivant pas la coutume vestimentaire d'usage. C'est aussi un pas vers l'émancipation de celle-ci. Notion de mobilité, de liberté de mouvements et d'actions, l'automobile vécue par la femme, bouscule les principes sociaux conservateurs jusqu'alors enracinés. En passe d'une nouvelle révolution dans le monde féministe (après la bicyclette), la femme en possession d'une automobile détient la possibilité de sortir des rôles qui lui ont été assignés. Elles ont donc le choix de leur destination, de leur vitesse, se détachant ainsi de la sphère privée à laquelle elles fient tant liées, prouvant qu'elles n'ont guère besoin d'une assistance masculine. C'est d'ailleurs en ce sens, que durant la période de guerre (1914-1918), alors que les hommes sont au front et ne peuvent plus s'occuper du foyer, les femmes prennent le relais et deviennent les chefs de famille. Elles endossent les nombreuses responsabilités, dont financières et éducatives. A ce titre, elles ont alors plus aisément accès en tant que conductrice, à la voiture de leur mari.

C'est donc à divers stades que la femme accède à divers rôles, au travers de divers degrés. Selon son statut social, ses relations personnelles et son désir d'émancipation, elle atteint différents grades dans sa relation avec l'automobile. Tantôt spectatrices, lorsque leur mari est inventeur ou constructeur, passagères lorsque le foyer bénéficie d'une automobile, objets

³⁹ Jean-Marc Hilgert, in « Phénomènes de groupe, perception de l'identité et stéréotype », 2001

publicitaires lorsqu'elles posent pour les affiches, ou encore conductrices lorsque par leur témérité elle accède au volant. Par le graphique suivant, nous pouvons comparer l'évolution de l'intérêt porté par les reporters de V.G.A aux femmes en fonction de leur activité :



On distingue donc un premier stade où la femme est passive : destiné à une population très privilégiés, l' « *Olympisme automobile* » est abordable par les femmes dont le mari est acteur de l'industrialisation automobile (inventeur, ingénieur, constructeur, coureur ou acquéreur). Elle deviendra personnage actif dans un second stade, de par l'impact de son image dans la publicité commerciale, mais aussi grâce au caractère atypique des femmes pionnières dans le domaine. Le stade passif connaît ainsi son fabuleux essor en 1905, les femmes spectatrices passent ensuite le relais aux passagères qui tentent de se maintenir sur la période. Les femmes chauffeuses quant à elles, ponctuent l'actualité de manière exceptionnelle tout au long de la Belle Epoque. Se sont donc trois dimensions distinctes qui essaient de se superposer par vague, tel un enchaînement, malgré la controverse à laquelle elles se retrouvent souvent confrontées (voir chapitres III.2 et III.3).

II.2 *Portraits de femmes pionnières*

Dans l'histoire de l'automobile, on retient trois grandes femmes qui ont bouleverser le milieu, chacune leur tour dans des domaines différents. En retraçant leur biographie respective, nous allons tenter de découvrir qui était ces femmes qui ont joué un rôle précurseur, à la fois dans l'univers masculin et féminin. Leurs portraits nous aiguilleront par la suite, pour identifier la classe sociale qui avait accès au milieu (chapitre III.1), pour connaître leurs ambitions et les obstacles auxquels elles fient confrontées (chapitre III.2), ainsi que la position de la presse à leur égard (chapitre III.3).

II.2.1 **La Duchesse d'Uzès (1847-1933)**

Née Marie Adrienne Anne Clémentine de Rochechouart de Mortemart le 10 février 1847 à Paris, elle est la fille du comte Louis de Rochechouart de Mortemart (1809-1873) et de Marie-Clémentine de Chévigné (1818-1877). Par son mariage avec Emmanuel de Crussol d'Uzès (1840-1878), elle devint duchesse le 10 mai 1867. Etant l'arrière-petite-fille de la veuve Clicquot (1777-1866), elle était propriétaire de la Maison de Champagne *Veuve Clicquot-Ponsardin*, et ainsi surnommée « La Grande Dame de la Champagne ». (Source Wikipédia)

Cette femme d'exception, véritable vedette de la Belle Époque, a défrayé la chronique pendant trois quarts de siècle (1847-1933), par ses activités politiques, mondaines, féministes, artistiques ou sportives. En effet, femme engagée, elle fait preuve d'un parcours étonnant : En 1898, elle est la première femme à passer et à obtenir son permis de conduire.

« La Duchesse d'Uzès brevetée ! Mon Dieu oui, et conducteur d'automobile encore ! Voilà une nouvelle véridique qui étonnera bien des gens ! C'est par une belle matinée de ces derniers temps qu'elle a satisfait aux formalités d'usage. [...] Cette dernière, qui avait revêtu pour la circonstance un costume, ma foi très simple, [...] tenait en main la barre de direction, qu'elle manœuvrait très savamment ». (V.G.A, 15 mai 1898 p. 50)

Mais aussi la première femme à recevoir une contravention, avec son fils, pour excès de vitesse à 40 km/h au lieu des 20 km/h autorisés, au Bois de Boulogne, comme nous le prouve la copie du jugement du tribunal datée du 3 juillet 1898.



« Mme la duchesse d'Uzès et son fils, M. le duc d'Uzès, comparaitront devant la justice de leur pays, le 7 juillet prochain, sous l'inculpation d'avoir « circulé avec une vitesse exagérée au bois de Boulogne, au risque de commettre un accident ». Cette contravention est prévue par l'ordonnance du 14 août 1893[...] La pénalité encourue [...] est de un à cinq francs d'amende ». (Le Matin, le 3 juillet 1898)

Riche héritière, elle finance avec sa fortune les activités politiques du Général Boulanger, (qui aspire à renverser la République), en espérant qu'il aiderait le comte de Paris à rétablir la Monarchie. Pour se faire en 1888, elle versera au parti boulangiste 25 000 francs puis 3 millions, et ce, au nom du Roi. Féministe, elle préside des actions sociales et devient une amie de l'anarchiste Louise Michel. Elle est d'ailleurs à l'origine de la loi du 13 juillet 1907, qui accorde aux femmes mariées la libre disposition de leur salaire. (Source du Ministère délégué à la cohésion sociale et à la parité). Après guerre, elle deviendra Présidente d'honneur de l'Union Française pour le Suffrage des Femmes (U.F.S.F).

« Je suis particulièrement heureuse d'avoir été choisie par les Dames françaises pour vous remettre la maquette du pavillon du Paris, car je suis on ne peut plus française [...] » (discours de la duchesse d'Uzès au Ministre de la Marine, le 22 septembre 1912)

Egalement auteur et sculpteur, sous le nom de Manuela, elle réalise le Saint Hubert de la Basilique du Sacré Cœur de Paris.

Sportivement, c'est avec son équipage de chasse à courre, qu'elle attaque plus de 2000 cerfs au Rallye Bonnelles, et devient alors la première femme Lieutenant de Louveterie en 1923 (source Quid 2000). Elle organisera même des rallyes, dont l'un la mènera à Rome, lui donnant l'occasion de présenter sa caravane au pape. Toujours en quête de sensations fortes, c'est à 80 ans qu'elle fera son baptême de l'air. Qualifiée d'extravagante, elle s'offrit d'emblée une Delahaye type 1 en octobre 1897, encore actuellement exposée au musée des voitures de Compiègne. Le cercle très fermé de l'Automobile Club de France (A.C.F), ne voulant pas de sa présence, elle fonda avec audace l'Automobile Club Féminin de France (A.C.F.F) en 1926, dont elle sera la Présidente. Et c'est ainsi, toujours dans son combat féministe, qu'elle encourage les femmes dans leur développement.

Cette femme, « chauffeuse au caractère affirmé », selon les dires de l'époque, se soucia peu de l'emprise des hommes sur l'automobile. L'automobile est pour elle une passion, qu'elle exhibe grâce à la médiatisation, dans le milieu mondain du sport automobile, allant au-delà des préjugés, des dogmes et des pressions sociales qu'elle subit.

La devise de la duchesse est claire : « *Bien faire et laisser dire* ».

Et c'est bien en suivant cette leitmotiv, que cette femme intrépide s'est illustrée tout au long de sa vie, au travers de nombreuses prouesses, tant sportives, que féministes et politiques. A la pointe de la modernité, elle s'est souvent distinguée dans les soirées mondaines de l'époque, utilisant son ascendance noble comme moyen de protection contre les calomnies et diffamations dont elle fût l'objet.

Veuve après seulement 10 ans de mariage, c'est en tant que femme indépendante financièrement et socialement qu'elle dirigea sa vie et ses exploits. Elle décéda à Dampierre-en-Yvelines le 3 février 1933, âgée de 86 ans.



Peinture de Maurice Leloir, représentant la Duchesse D'Uzès, née Anne de Rochechouart de Mortemart lors du rallye Bonnelles, où elle attaquera, avec son équipage, plus de 2000 cerfs. Elle devient ainsi la première femme Lieutenant de Louveterie en 1923. (Archives de l'association Duché d'Uzès et Quid 2000)



La Duchesse Anne d'Uzès

II.2.2 La Baronne Hélène de Zuylen de Nyevelt de Haar (1863-1947)

Née Hélène Betty Louise Caroline de Rothschild en 1863, et surnommée « *La Brioche* », elle est le fruit d'une alliance consanguine entre le baron Salomon James de Rothschild (1835-1864) et la baronne Adèle Hannah Charlotte de Rothschild (1843-1922). Elle se maria le 16 août 1887 à Paris 8^{ième} avec le baron Etienne von Zuylen von Nyevelt de Haar (1860-1934). (Source généalogie Rothschild).

Elle disposait d'une très grande fortune et était écrivain. Elle a eu une forte production littéraire entre 1904 et 1914 : poèmes, nouvelles, romans et 3 pièces de théâtre : « *La mascarade interrompue (ou la peste rouge)* », « *Comédie dans un jardin* » et « *Beryl* ».

Son mari fût le premier Président de l'Automobile Club de France :

« (A.C.F). *L'A.C.F est le « Premier automobile club fondé au monde est né de l'intention réunissant, aux dernières années du 19^{ème} siècle, des constructeurs et des mécènes animés de l'esprit d'aventure et qui voyaient un grand avenir à cette nouvelle invention : l'automobile.* » (Source : Archives de l'A.C.F)

L'A.C.F est issu du « Comité Directeur des Courses de voitures mécaniques » fondé en 1894 par le Marquis de Dion et le baron Etienne de Zuylen. Le Marquis de Dion, qui fut un grand précurseur, souhaitait maintenir l'esprit novateur et enthousiaste qui s'était manifesté, chez tous les participants, au premier rallye automobile de l'histoire, un Paris-Bordeaux-Paris (juin 1895). Le baron de Zuylen, pour sa part, voyait dans l'automobile « *une idée saine destinée à apporter un grand soulagement aux pauvres chevaux* ». L'idée d'un « grand Cercle » venait d'être lancée. Le siège de l'A.C.F, inauguré le 15 avril 1896 est situé 4, place de l'Opéra, avant de s'établir aux 6 et 8 Place de la Concorde. Le nouvel emplacement offre à ses membres, confort et agrément de par les installations exceptionnelles disposées dans un ensemble de plus de 11. 000 m2 constitué par la réunion des hôtels Pastoret et Moreau, placé entre l'hôtel de Crillon et l'hôtel de Coislin.

Le Comité a joué un rôle prépondérant dans l'émergence du sport automobile et fut à l'origine des salons de l'Automobile, dont le premier s'ouvrit aux Tuileries en 1898, et s'impliqua dans l'organisation des premières courses automobiles, qui passionneront très vite un public tout acquis à la vitesse et au risque.

« L'A.C.F fut aussi à l'origine de nombreuses épreuves sur route et sur circuit, comme par exemple, à partir de 1906, du Grand Prix de l'Automobile Club de France qui se courut sous ce vocable jusqu'en 1967. » (Source : Archives A.C.F)

L'accès à l'automobile était donc favorisé pour la Baronne, de par le statut présidentiel de son mari. A ce titre, elle pût à son tours participer à des courses, qui lui auraient été, en d'autres termes, interdites. Elle prit le volant, notamment lors du Paris-Berlin de juin 1901, où elle n'était pas la seule présence féminine : Camille du Gast avait ce jour là, elle aussi pris le départ.

Commentaire de la presse sur la baronne Zuylen de Nyevelt au départ de la course Paris-Berlin de 1901 :

« Chauffeuse émérite, (pourrait-il en être autrement quand on est la femme du président de l'automobile club de France ?), la baronne Zuylen née Hélène de Rothschild, n'en est pas à ses début en course. Sous le pseudonyme de SNAIL qu'elle a conservé, elle prit part, il y a trois ans et avec succès, à la course Paris Amsterdam. Malheureusement, cette fois, elle a été arrêtée par la fâcheuse panne dès les premières étapes. » (V.G.A, 30 juin 1901 p. 367)

Mariée et mère de deux enfants, la baronne de Zuylen, rencontre fin 1901, l'écrivain la dite Renée Vivien, avec laquelle elle entama une relation intime durant plusieurs années. Cet amour se transforma avec le temps en « amour amitié » et donna lieu à de nombreux poèmes et à quelques collaborations sous le pseudonyme commun Paule Riversdale :

*« [...] Aujourd'hui, mon silence a des bonheurs pensifs.
O très chère ! Et mon âme est une coupe pleine,
Le monde est beau comme un verger de Mytilène :
Je ne crains plus le soir qui pleure sous les ifs.
J'avais besoin de toi comme d'une eau courante
Que l'on écoute et qui berce votre chagrin*

Dans un ruissellement musical et serein...

J'entendis ta voix claire ainsi qu'une eau qui chante. »

(« La soif impérieuse », in *A l'heure des mains jointes*, Renée Vivien, 1906)



La Baronne Hélène de Zuylen de Nyevelt de Haar

II.2.3 Camille du Gast (1868-1942)

Née Camille Desinge dite « du Gast » en 1868 à Paris, elle épouse Jules Crespin , dirigeant d'un des départements du magasin Dufayel, à Paris en 1890. Ensemble, avant d'être mariés, ils auront une fille. Son mari meurt prématurément, elle devient alors une héritière richissime. C'est alors qu'elle décide de se lancer dans des sports de l'extrême : alpinisme, parachutisme, luge et invente même une nouvelle discipline : la descente en parachute-nacelle. Elle se passionne vite pour les courses automobiles et participe en 1901 au Paris-Berlin où elle se classera 30ème sur 154 concurrents, deuxième personnage emblématique féminin avec la baronne Hélène de Zuylen.

Véritable passionnée de records et de compétitions, Camille la « pilote » utilise l'automobile à la fois pour provoquer et s'affirmer. Energique et moderne, elle pratique en femme intrépide le ski, l'équitation, l'escrime ou le parachutisme. Mais c'est pour les sports mécaniques que son cœur balance, et notamment pour les courses automobiles, discipline dans laquelle elle excelle. Et elle le prouve, à plusieurs reprises, en participant à des rallyes internationaux, tels que le Paris-Berlin en 1901, le Paris-Vienne en 1902, ou encore le Paris-Madrid en 1903. Pourtant, sous le prétexte de « nervosité féminine », elle se voit exclure de la compétition en 1904 par l'A.C.F. Enchaînant les exploits, provoquant le milieu masculin, revendiquant son droit de participation, Camille dérange, mais suscite également l'admiration dans une époque où la femme au volant est jugée comme immorale. C'est avec cette double considération qu'elle s'illustre et déclare :

« On aime peu les femmes qui se racontent. D'ailleurs, je suis de cet avis. Il vaut toujours mieux agir que conter. » (Camille du Gast, juillet 1905)

Cette jeune fille de la haute bourgeoisie parisienne, innove en tout, tout au long de sa vie, de la Troisième République à la Seconde Guerre Mondiale. Se fiant à son intuition, elle relève tous les défis, allant même jusqu'à obtenir la confiance du baron de Turckheim, industriel visionnaire en matière automobile, qui l'engage comme pilote sur une De Dietrich en 1903. C'est à son bord, qu'elle établira, des records tant sportifs qu'humains. Plus tard, Gordon Bennett la qualifiera « de plus grande sportswoman de tous les temps ». Elle se verra aussi refuser l'accès à la prestigieuse course Gordon Bennett par l'A.C.F, le 5 mars 1904. Offensée, elle décide d'écrire au journal « l'Auto » le 9 mars 1904 pour protester (voir

chapitre III.4). Grâce à sa pugnacité et son audace, elle réussira à entrer dans le cercle très sélect de l'A.C.F le 1^{er} Décembre 1904, et deviendra ainsi, l'unique représentante officielle des femmes dans le milieu. (Source Journal Officiel de l'A.C.F)

Adulée des uns, détestée des autres, elle n'a pu laisser personne indifférent. Son audace et son ambition sont ses plus grandes forces. Entraînée dans les coulisses de l'Histoire, Camille y côtoie les grands de ce monde, cultive et met à profit ses relations politiques. Elle contribue ainsi aux avancées sociales et humanistes d'une société française en pleine mutation.

Surnommée « *Walkyrie de la Mécanique* », elle participe également à des courses de bateaux et de canots automobile, jusqu'en 1905 où elle échappe de justesse à la mort lors du désastre de l'épreuve Alger-Toulon (qui fût stoppé pour des raisons de sécurité, source VGA mai 1905). Des ennuis familiaux l'obligent en 1910 à abandonner ses aventures sportives. Elle se consacre alors exclusivement à la défense des animaux et devient présidente de la S.P.A jusqu'à sa mort en 1942 à Paris.

De ses aventures et périples, elle en fait des récits :

« *A deux doigts de la Mort* » (Revue « Je sais tout », 15 février 1905, p. 599 source Gallica, Bibliothèque Nationale de France)

« *Ce que m'a dit le Rogui* » (Revue « Je sais tout », 15 février 1905, p. 295 source Gallica,)

Vice Présidente de la Ligue Française du Droit des Femmes en 1929, elle s'exprime également sur le sujet dans :

« *Le rôle des sports dans la victoire féministe* » in *Cinquante ans de féminisme : 1870-1920* (Publication de la Ligue Française pour le droit des femmes en 1921, p. 113, Gallica, Bibliothèque Nationale de France)

Femme de lettre, aventurière, sportswoman accomplie, Camille du Gast fait parti de ces Dames que l'on peut qualifier de pionnières. Privilégiant l'action à la parole, elle a su attiser l'intérêt de la presse et du monde très masculin de l'automobile. Artiste à ses heures, Camille Crespin du Gast est une femme d'exception qui a marqué l'histoire de la Belle Epoque dans de nombreux domaines comme nous le conte l'écrivain de sa biographie romancée :

« Mme Camille du Gast Grande, blonde, d'allure superbe, le regard franc,[...] Mme du Gast offre le rare exemple d'une femme du monde incarnant une incontestable virtuose ; pianiste remarquable on trouve dans son jeu comme dans sa personne un mélange curieux d'énergie et de finesse, de charme et de précision. Un style classique, une haute compréhension des maîtres font de Mme du Gast mieux et plus qu'une exécutante habile : C'est une artiste dans toute l'acception intellectuelle du mot. » (« La dernière amazone » Elizabeth Jaeger-Wollf)



Camille Crespin du Gast

C'est trois femmes ont donc un vécu atypique, mais se retrouvent dans plusieurs points communs : elles sont veuves, jeunes, riches et libres. Des conditions qui paraissent essentielles pour évoluer dans ce milieu particulier. Par la perte de leur mari respectif, elle entre dans une nouvelle donne, dont elles tiennent les rênes. Maîtresse de leurs actes, de leurs pensées, elles évoluent et participent comme bon leur semble à des activités, dans lesquelles, d'autres, encore sous l'emprise de leur homme, ne s'aventurent pas. La devise « *bien faire et laisser dire* » semble être leur leitmotiv commun. Face à la critique de certain et de certaines (voir chapitre III.2), elles poursuivent leur objectifs, et arriveront même a développer le mouvement féministe. Sûrement ont-elles joué un rôle primordial dans l'inconscient et le conscient féminin collectif et individuel, que nous pourrions traduire par cette phrase :

« Elles l'ont fait, donc pourquoi pas nous ? »

Ce sont des caractères « bien trempés » que nous retrouvons dans ces trois biographies. Des femmes qui savent ce qu'elles veulent et qui n'ont pas froid aux yeux. Le fait d'avoir été, par une personne masculine (père, mari), introduite dans le milieu est un élément qui paraît fondamental, c'est le tremplin indispensable. De même, elles ont un rapport très libertaire avec leur mari, si tant est qu'il soit encore vivant. La baronne Zuylen par exemple, bien que mariée, vivait sa relation lesbienne au grand jour. L'élément indiscutable en tout état de fait, reste bien sûr la situation financière traduit par leur qualification honorifique désignant leur rang. Leur titre respectif en est un exemple probant (comtesse, duchesse et baronne). On peut alors se demander qu'elle était l'identité de cette classe entretenant une relation privilégié avec le milieu très sélect de l'automobile.

Troisième partie :

**Femmes, automobile
et société**

III.1 *Identité et classe sociale*

(Aristocratie, bourgeoisie et élitisme)

Comme nous l'avons précédemment constaté, le monde de l'automobile est un cercle qui s'avère très fermé et très sélect. Chic, luxe et aisance financière⁴⁰ sont de rigueur à qui voudrait pénétrer cet univers particulier. Par conséquent toute classe sociale n'étant pas considérée comme appartenant à la Haute Société, est immédiatement écartée. Dans une ère où la deuxième Révolution Industrielle fait son entrée, la société de consommation est en plein essor. De ce fait, la distinction entre les classes sociales se renforce, un véritable fossé s'installe. De par son statut, l'Elite de la population accède à de nombreux privilèges modernes. Elle côtoie le progrès et les nouvelles technologies, telles que l'électricité, l'aviation et l'automobile, et prend part à la culture. Grâce à cette dernière, elle s'épanouit intellectuellement, physiquement et financièrement. La presse illustrée fait son apparition, s'adressant à un public instruit, cultivé et susceptible de participer aux événements mondains. Le journal *La Vie au Grand Air* en est un exemple probant. Au travers de l'actualité sportive, c'est bien l'élégance et le chic parisien qui est mis en avant. Paris, baptisée « *ville lumière* », devient le point culminant européen de la modernité. « *C'est dans ce Paris que la Belle Epoque trouve son paroxysme*⁴¹ ». En retraçant l'histoire de la relation femme et automobile à cette période, c'est donc l'identité et la classe sociale de cette société élitiste qui se dégagent.

III.1.1 Une société élitiste

Par leurs travaux de recherche, Jean-Baptiste Duroselle et Michel Winock, se sont consacrés à l'analyse quantitative de la société élitiste. De leurs études, il en ressort un chiffre approximatif, estimé à un million de personnes. Mais c'est plus qualitativement et sociologiquement qu'il est intéressant d'analyser cette classe de « *niveau et barrière* »⁴²

⁴⁰ Anne Martin-Fugier, « La vie élégante ou la formation du Tout-Paris 1815-1848, Fayard, 1990.

⁴¹ Alexandre Buisseret, « L'automobile avant 1914 », Université Paris VII, p. 26, disponible à la Bibliothèque Marguerite Durand

⁴² Anne Martin-Fugier, op. Cit.

« Si les termes « bourgeois » ou « bourgeoisie » recouvrent un monde hétérogène, il existe néanmoins une société bourgeoise du fait même d'une conscience de classe bourgeoise, d'un système de valeurs, d'un style de vie. » (Winock⁴³)

A ce sujet, Thorstein Velden⁴⁴ en 1899, expose sa *théorie de la classe de loisir*. En effet, les membres de celle-ci s'attachent à la distinction et se revendiquent comme telle. On considère que c'est l'héritage qui fait le bourgeois⁴⁵. Ainsi, par son aisance financière, ce dernier a accès à tout ce qui se veut luxueux et élégant.

« La grande bourgeoisie est par excellence cette classe de loisir, qui étend rendre visible sa richesse en satisfaisant des besoins nouveaux, coûteux, luxueux, de manière ostentatoire. Le loisir proprement dit, temps à gaspiller, n'est pas à la portée de tout le monde. [...] On peut dire que la conscience de classe est beaucoup plus forte dans les milieux bourgeois que dans les milieux populaires, dans la France de la Belle Epoque, [c'est] une classe sûre d'elle-même et désireuse d'assumer ses responsabilités d'élite sociale.⁴⁶ »

Ainsi, l'exemple de l'automobile est particulièrement probant. Pour preuve, en 1900, on compte 18000 automobiles, dont une grande majorité dans les quartiers aisés parisiens⁴⁷, dans les Hauts-de-Seine, et en Seine et Oise⁴⁸, soit l'ouest parisien, des lieux encore actuellement définis comme étant à tendance riches. De même, les grands noms ayant contribué à l'histoire de l'automobile, sont pour la plupart à tendance nobles : Marquis de Dion et Baron de Zuylen pour les hommes ; Duchesse d'Uzès, Camille du Gast, Baronne de Zuylen, ou encore la comtesse Jean de Pange pour les femmes. Duroselle et Gerbet⁴⁹ écrivent à ce sujet :

« L'usage de l'automobile restait cependant très limité : c'était un objet de luxe et de sport. Les conducteurs, munis de grosses

⁴³ Michel Winock, « La Belle Epoque, La France de 1900 à 1914 », p. 109

⁴⁴ Thorstein Velden, sociologue américain, « Théorie de la classe de loisir », 1899

⁴⁵ Michel Winock, op. Cit.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ 7^e, 8^e, 9^e, 16^e et 17^e arrondissements.

⁴⁸ Seine et Oise était le nom donné au département des Yvelines à l'époque.

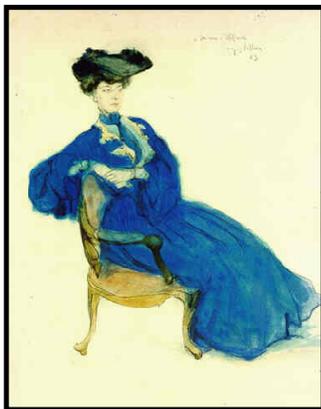
⁴⁹ J-B. Duroselle et P. Gerbet « Histoire 1848-1914 », Paris, Nathan, 1962, p. 48.

lunettes et engoncés dans des peaux de bêtes, traversaient les campagnes en soulevant des nuages de poussières (sic) et en terrorisant paysans et bétail. »

Ainsi, la société élitiste de l'époque, regroupe l'aristocratie traditionnelle et la bourgeoisie moderne. Ensemble elles forment une classe qui se veut supérieure aux autres, à l'image de la vie élégante du Tout-Paris ⁵⁰. Cette volonté de « briller », se retrouvera dans l'Exposition Universelle de la « ville lumière » en 1900. Cette classe oisive, mondaine, aisée, est particulièrement représentée par les hommes dans l'automobile. Pour les femmes, deux pôles se démarquent : celles qui rêvent à l'inaccessible, et plus rarement celles s'affirment comme sportives.

III.1.2 La Parisienne : luxe, progrès et élégance

Le tableau « La Parisienne » de Jacques Villon ⁵¹ en 1903, représente une femme gracieusement assise sur un fauteuil de type Louis XVI, accoudée au dossier, les jambes inclinées, légèrement fléchies. Sa posture est princière, son regard fixe, sa main gauche est délicatement posée sur l'autre. Eclatante dans sa longue robe bleue céruleenne, majestueuse par son chapeau, elle arbore fièrement un port de tête altier.



Jacques Villon (1875-1963),
La Parisienne, 1903

C'est donc le chic et la classe de la société parisienne, que nous retranscrit Villon par ce tableau. Richesse, mode, tenue, fierté, rien n'échappe à la symbolique de l'Elite dans cet œuvre. La femme y est déesse et use de son apparence pour se faire remarquer. Et c'est bien

⁵⁰ « La vie élégante ou la formation du Tout-paris », Anne Martin-Fugier, Fayard, 1990

⁵¹ Jacques VILLON (Emile Méry Frédéric Gaston DUCHAMP dit), Peintre et graveur.

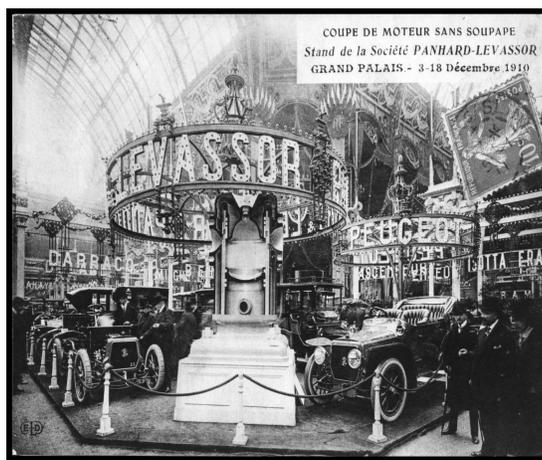
le reflet de cette Haute Société qui occupe la capitale que cette aquatinte illustre. Paris, « ville lumière », riche de son passé, s'impose en pointe du progrès. Sa renommée laisse planer un parfum d'insouciance et de confiance en la nouvelle technologie. La femme y accorde une place primordiale dans le paraître et son apologie. Surnommée « Parisienne », c'est par les événements mondains où elle arbore fièrement sa mode vestimentaire que jailli « la futilité extrême de ses désirs somptueux ». Selon Octave Uzanne en 1910, « elle règne mais elle ne domine pas ». Cette citation prend tout son sens dans le monde de la mode, et des distractions propres aux milieux aisés et branchés : La femme utilise dans ces derniers, son pouvoir de séduction, de démarcation et de se faire remarquer, mais elle n'existe qu'au travers de cette apparence. Et c'est toujours pour le « paraître », qu'elle s'adonne à la conduite automobile. Elles veulent susciter l'admiration, la contemplation, et sont prêtes pour cela à s'essayer aux divers éléments modernes, l'automobile en est la meilleure représentation.

« La réputation des parisiennes remonte à très loin ! Encore aujourd'hui, les parisiennes suscitent bien des fantasmes, justifiés ou non d'ailleurs... » (Elisabeth Jaeger-Wolff)

Comme nous le confirme la publicité suivante, la femme parisienne est au cœur du rêve de la nation. La publicité s'en inspire et l'avance comme argument de vente. C'est dans ce même esprit de féerie parisienne, que se tiendra le salon de l'automobile en 1910. Tel un manège enchanté, les automobiles Levassor sont exposées autour du cylindre central portant le nom de la marque. Atour, on peut également apercevoir, ses concurrents, Peugeot, ou encore Darracq.



Publicité Panhard-Levassor ⁵²



Photographie du stand Panhard-Levassor ⁵³

⁵² Publicité Panhard-Levassor, vantant les mérites de la « sans soupapes », 1912, Archive Panhard-Levassor

⁵³ Photographie du stand Panhard-Levassor, Coupe de moteur sans soupapes, Salon de l'automobile, 1910

En exerçant leurs influences stylistiques, elles sont à l'origine de l'amélioration esthétique des autos d'après 1900 ; un constructeur ira même jusqu'à appeler un de ses modèles la « Parisienne ». L'automobile n'est plus conceptualisée uniquement en fonction des attentes de l'homme, mais bien pour correspondre également au rang de la femme. Une certaine forme d'appropriation de l'objet rend alors possible le couplage femme et automobile. Jusqu'alors non couverte, la voiture se découvre au fur et à mesure une carrosserie, qui finira par devenir totalement hermétique. Les plus grands carrossiers et ingénieurs se pencheront sur les nombreux problèmes rencontrés par les femmes, de sa montée à bord du véhicule, en passant par son assise et son confort, jusqu'à l'adaptation de la place du conducteur pour une morphologie mixte. Très peu enthousiasmée par les conditions rudimentaires que lui impose cette voiture encore archaïque, il est indéniable que la femme a contribué au développement de l'esthétique et du confort (intérieur, carrosserie, porte latérale, pare-brise et toit) et a de ce fait bouleversé la technique mécanique (châssis moderne en tôle emboutie, cardan). A cette époque, le carrossier est considéré comme un orfèvre, c'est par son travail que seront déterminés « la richesse et le goût de son propriétaire ». Considéré comme raffinement suprême, le métier sera d'ailleurs taxé comme industrie de luxe, au même titre que les bijoutiers, les parfumeurs, les couturiers et tanneurs. Les femmes jouent ainsi un rôle précurseur dans le développement économique de l'industrie de luxe par leurs extravagances, et contribuent à la pérennisation de cette image luxueuse et élégante de la capitale parisienne. Au-delà de l'analyse quantitative, qui ne dévoile que peu d'interactions entre la femme et l'automobile, l'approche qualitative prend forme et devient d'une extrême pertinence explicative. La femme parisienne éveille l'œil des journalistes lors des mondanités, et son attrait pour la mode et son exigence esthétique, force l'industrie automobile à évoluer à une vitesse supérieure. On remarque ainsi, que la femme est présente, voire parfois instigatrice, des étapes décisives de l'automobile. La Parisienne est en avance sur son temps, une démocratisation s'installe au sein du milieu, et fini par déranger certains membres de sa propre catégorie sociale.

III.2 *Une pratique controversée*

Dans un monde et une époque, où la femme est considérée comme « sexe faible », tous types de relation avec l'automobile est considérés comme provocante. La contestation se fait vivement ressentir et certains ne manquent pas de faire savoir leur désapprobation, allant même jusqu' à dénigrer l'objet mécanique et à montrer du doigt celles qui s'aventurent dans le milieu. Plus qu'une calomnie, qu'une discrétisation, c'est l'avènement des nouvelles technologies et l'émancipation de la femme dans la société qui sont contestés. Nous verrons donc qui fait partie de ces réfractaires, pourquoi, et en quoi ce nouveau rôle de la femme les effraye.

III.2.1 Le statut de la femme dans la Haute Société ou la différence conceptuelle d'une même classe

A la Belle Epoque, la Haute Société se divise en deux catégories : l'aristocratie et la bourgeoisie. La première s'attache à des valeurs très traditionnelles, proches de la royauté. La seconde, plus libérale, prône le modernisme et le système démocratique. Comme nous l'avons vu précédemment (Chapitre III.1.1), c'est cette Elite qui est au cœur des investigations de l'époque. C'est par elle que s'épanouie la culture, le modernisme et l'industrie. Au sein de ce milieu une controverse s'installe. Partisans et adversaires s'affrontent quant aux idéaux de la société. On retrouve ainsi, une aristocratie très conservatrice, fidèle à son traditionalisme. L'automobile n'échappe pas à cet esprit, et subit la doléance du mythe équestre. En effet, selon la coutume, le cheval est un animal sacré, emblème de la noblesse. L'arrivée des automobiles dites « sans chevaux », suscite par conséquent une perte de l'hégémonie de l'étalon. Une certaine réticence face à la disparition d'un schéma couplant l'animal et la voiture, se fait très vite ressentir chez les tempéraments conservateurs. Une véritable répulsion de l'objet mécanique s'instaure, allant même parfois jusqu'au dégoût. Ce sentiment est surtout caractéristiques des femmes aristocrates, pour qui l'innovation est vécue comme outrepassant les valeurs morales. Cette perception de répugnance est doublement accentuée lorsqu'il s'agit de participation féminine, qu'elle soit passive (spectatrice, passagère, ou visiteur d'expositions automobile), ou bien pire, qu'elle soit active (acquéreur, conductrice, pilote de course). L'inconfort, l'inesthétique de l'automobile de l'époque, sont vécus comme contre-

nature, dans une mentalité où la place de la femme est au foyer ou aux soirées mondaines, dans un système où la convenance est à élégance, et au raffinement. Dans son ouvrage, la comtesse Jean de Pange⁵⁴, raconte la manière dont elle a vécu la Belle Epoque, de ce récit on peut extraire ce passage qui illustre sa position sur l'automobile :

« La nouvelle industrie mécanique restait confinée dans un monde un peu interlope, vulgaire par définition, dont l'aspect volontairement débraillé semblait un défi à l'élégance guindée de l'époque. Nous fûmes bien étonnés et même un peu scandalisés, d'apprendre vers 1900 que notre tante, la marquise de l'Aigle, achetait un coupé « électrique ». [...] L'absence du cheval devant le siège du conducteur me semblait inconcevable ». (Comtesse Jean de Pange, « Comment j'ai vu 1900 », éditions Grasset, 1965, p. 39)

Les générations plus anciennes sont presque choquées par l'invention, ce qui provoque chez eux une terreur. La peur de l'inconnu, du changement, c'est bien connu, est de plus en plus présente passé un certain âge. Outre la grand-mère de la Comtesse Jean de Page, qui « *daigne tourner autour du monstre* », d'autres sont plus virulents : « *C'est sale, dégoûtant, ça sent mauvais et ça ne marche pas.* »⁵⁵ Par le vocable utilisé dans ces deux derniers exemples, on détecte parfaitement la considération qu'avaient ces individus quant à la nouvelle invention automobile. Certes, le progrès a encore beaucoup à faire pour que « *le jet de liquide, [qui] s'épanouie en gerbes [...] et retombe en gouttelettes brûlantes, visqueuses et verdâtres* »⁵⁶, associé aux pannes et aux bruits de moteurs, ne soit plus le quotidien des chauffeurs. Le terme de « monstre », est par ce fait très opportun : par définition, un monstre terrifie, provoque le recul, sa densité est impressionnante, on ne s'en approche donc pas. De même, dans un milieu où le rituel est à l'élégance, risquer de se salir en approchant l'engin pourrait être une véritable catastrophe pour ces femmes dont la garde robe est Haute Couture. Autre phénomène, la vitesse, est souvent jugée comme enivrante. Est-ce décent dans une société d'une telle époque d'être une femme enivrée et excitée par la vitesse ? D'un point de vue technique d'une part, la coiffe est presque une œuvre d'art, la vitesse n'en est donc pas l'allié, d'une point de vue physique d'autre part, il est estimé bien grossier pour une femme d'être sujette à l'étourdissement ou à toutes autres sensations proches de la débauche. Le

⁵⁴ Comtesse Jean de Pange, « Comment j'ai vu 1900 », éditions Grasset, 1965.

⁵⁵ Citation extraite du journal l'Auto, 1900

⁵⁶ Comtesse Jean de Pange, « Les glorieuses », octobre 1963, disponible à la bibliothèque Marguerite Durand à Paris

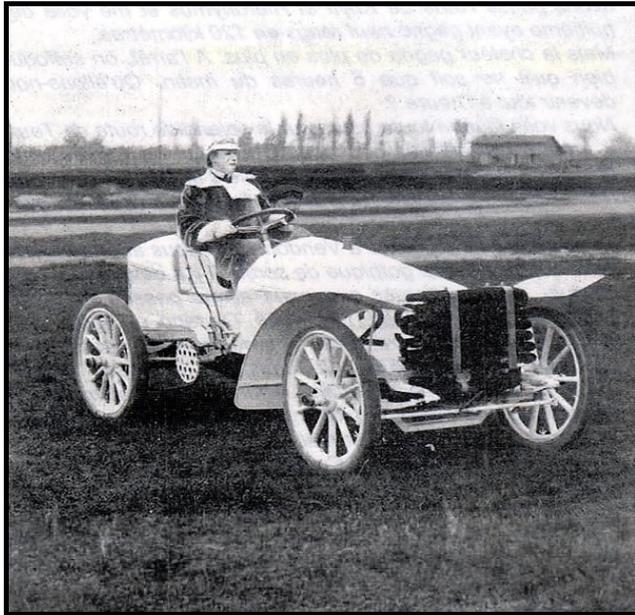
slogan publicitaire récent de Peugeot « pour que l'automobile soit toujours un plaisir », n'était pas encore à cette époque, d'actualité. Et c'est la chauffeuse émérite Camille du Gast en personne, qui nous fait le récit de ce qu'elle éprouve au volant :

« Je me garde d'entrouvrir la bouche, j'aurais froid aux dents, le vent gonflerait mes joues à les tendre comme des voiles et je fais un effort déjà grand pour tenir la tête en avant avec, malgré tout, une douleur à la nuque ! Mais la route est blanche, droite à perte de vue...pas un obstacle...le moteur ronfle, bat et martèle. Il se produit alors, toujours chez moi, un fait bizarre, comme une sorte d'extériorisation étrange. Je conduis et ce n'est plus moi qui pense. Insensiblement au rythme pressé du moteur, un air chante en moi-même, se cadencant avec le ronflement du moteur et cela est une obsession d'une monotonie non sans un charme de rêve, qui ne cesse qu'à l'approche d'un obstacle, d'un accident de terrain, ou de la voiture d'un concurrent. Alors tout change ! Cette voiture, ce n'est qu'un nuage qu'il faut pénétrer. » (Camille du Gast, in « La dernière amazone », d'Elisabeth Jaeger-Wolff, 2007)

Effectivement, le périple que nous décrit Camille du Gast, est bien loin des convenances symptomatiques de l'aristocratie traditionnelle. Il est absolument inconcevable de malmener son corps de la sorte, d'autant plus si l'on est une femme. « *Je conduis et ce n'est plus moi qui pense* », cette phrase interpelle le lecteur car elle pourrait être interprétée de différentes manières : la folie pour les ennemis de l'engin mécanique, la démence pour les plus conservateurs, ou la perte de sensations pour les adeptes de virés automobile. Par ces termes, Camille bouscule les coutumes, et fait ressurgir son inconscient, son « moi » intérieur. Elisabeth Jaeger-Wolff évoque le terme de « *caméléon* »⁵⁷ pour qualifier ces femmes pionnières. Cette notion corrobore parfaitement notre analyse : D'un côté éminemment coquettes et féminines, elles correspondent aux exigences de la classe élitiste. De l'autre, elles se fondent dans l'univers masculin à la perfection, relevant avec très peu d'échecs les défis qu'elles s'infligent. Sans l'un de ces deux aspects, elles n'auraient jamais pu devenir des

⁵⁷ A la question « *qualifieriez-vous Camille du Gast de Garçon manqué ?* » lors notre entretien, Elisabeth Jaeger-Wolff, écrivain de « La dernière Amazone », nous a répondu : « *Une fille qu'on aurait élevé comme un garçon, ou qui aurait voulu être elle-même un garçon ? Oui, sans doute. En même temps, son côté caméléon lui permettait d'être parfaitement féminine et élégante.* »

pionnières, d'une part parce qu'on ne les aurait pas laissé faire, et d'autre part, parce qu'elles n'auraient pas été crédibles aux yeux de la société qui détermine les codes sociaux.



Camille du Gast, au masculin ⁵⁸



Camille du Gast, au féminin ⁵⁹

Un courant plus moderne, fort heureusement pour ces femmes, n'avait pas le même regard sur la pratique automobile. Ainsi, la bourgeoisie moderne, elle, ne semble pas contrariée par l'apparition de ces nouveautés mécaniques. Au contraire, elle proclame un enthousiasme fortement prononcé, pour cette innovation, qui, rappelons le, n'a pas encore prouvée qu'elle deviendrait indispensable à la société. C'est donc cette section de l'Elite, qui est particulièrement enclin à la modernité, et d'autant plus que c'est elle qui en bénéficie. Elle tire ainsi le progrès vers le haut, très peu concernée par ce traditionalisme équestre. Certaines femmes issues de ce même titre de noblesse, déclarent même à la question : « la vitesse vous est-elle agréable ou désagréable ? » :

« Je n'ose pas dire que ça me plaît parce qu'il y a beaucoup de choses contre, c'est dangereux. Mais il y a une sorte de griserie de la vitesse » (Mme de Jarre, interrogée par Christophe Studeny ⁶⁰, 1910)

⁵⁸ Camille du Gast, au départ de la course Paris-Madrid de 1903, à bord de son automobile portant le numéro 29.

⁵⁹ Camille du Gast au summum de sa féminité, photographie datant de 1906, première de couverture « La dernière Amazone », Elisabeth Jaeger-Wolff, éditions du Bastberg, 2007.

⁶⁰ Christophe Studeny, « Le vertige de la vitesse : l'accélération de la France 1830-1940 », 1990, entretien n° 56

Cette notion de danger est très souvent reprise par les contestataires de l'utilisation de la voiture. Il est vrai que les accidents sont fréquents, mais ce, uniquement dans le cadre de courses sur route. Et sur ce point, il semblerait que ce soit surtout les hommes qui avancent l'argument :

« L'automobile est probablement l'instrument individuel le plus meurtrier et le plus démoralisateur de la civilisation contemporaine. » (Park, 1925).

Rappelons encore une fois, que la place de la femme est au foyer, que celle-ci doit faire preuve d'un tempérament calme et réservé. Et c'est le chef de famille qui parle lorsqu'il avance ses justifications. C'est à lui que le risque est réservé, à lui que vagabondage est accepté ; une femme selon lui, n'a pas les compétences et les capacités physiques pour assumer les activités d'un homme. Ils voient donc en l'automobile un objet meurtrier et contre moral :

« Ce n'est qu'un sport qui satisfait un besoin antique et constant de vagabondage. » (Maurice Barrès, 1903)

Mais c'est aussi peut être une excuse qu'avance la gent masculine, trop ennuyée de voir « le sexe faible » imiter et rivaliser avec ces premiers.

III.2.2 Des hommes réfractaires

Dans un premier, la controverse concerne l'automobilisme en général : certains hommes, (peu importe le sexe), manifestent leur désapprobation au sujet de l'automobile. Motivée par des valeurs traditionalistes (Voir chapitre précédent) ou des arguments sécuritaires, la contestation se fait rapidement ressentir. L'automobile des premiers instants, on peut le dire, dérange⁶¹. A en croire les multiples citations qui mettent en avant le danger de la vitesse, l'auto est « *sauvage, brutale, presque guerrière* »⁶², c'est « *une voiture de la mort* ». ⁶³

« Je ne sais de mort plus atroce que cette mort par éclatement, par fracas brusque de la substance [...] Elle est instantanée, horrible et

⁶¹ Félix Faure, Président de la République, visitant l'exposition de janvier 1901, déclare : « Vos voitures sont bien laides et sentent bien mauvais. »

⁶² Yvette Guilbert, chanteuse immortalisée par Toulouse-Lautrec, adversaire de l'automobile, in « La genèse des littératures automobiles » de Hiroya Sakamoto, p. 33

⁶³ Ibid., p.33

sans gloire. Elle est sinistrement matérialiste, issue d'un soubresaut du métal et de l'énergie physique mal domptée, qui se cabrent et se vengent stupidement. » (Léon Daudet ⁶⁴)

D'autre tourne leur virulence à l'humour, comme Henri Avelot, qui dans sa caricature « Quelques Conseils pour l'arrivée » ⁶⁵, indique alors au conducteur qu'il est préférable de :

« Retirer, en descendant, les jambes de chiens, les restes de passants accrochés à la voiture durant le trajet : les mettre de côté pour les offrir aux amis, comme presse-papier et autres souvenirs de voyage ». (Henri Avelot ⁶⁶)

C'est donc le côté meurtrier et malodorant qui est principalement mis au premier plan pour dissuader les individus de la pratique. Cependant, l'intense, l'excès et le gratuit, sont facilement dégradables, et deviennent des connotations péjoratives lorsqu'on les associe à l'automobile, et surtout à la vitesse de celle-ci.

Le plaisir et son abus ont sûrement fait oublier à certains que « *l'automobile n'est qu'une automobile pervertie par les oisifs maniaques dont la pauvre ambition est, comme ils le disent, 'de faire de la vitesse', alors que la vitesse n'est pas un but, mais un moyen* » ⁶⁷. » Cette citation va outre la première utilisation que les publics aisés connaissent de l'automobile. Avant de devenir un moyen de transport à part entière, c'est avant tout dans les courses automobiles ⁶⁸ que les conducteurs s'illustrent, méthode la plus éloquente de faire part au monde des progrès technique traduit par cette recherche de vitesse. Comme nous l'avons vu précédemment (voir chapitre I.2), ce sont bien les premiers exploits (nombres de kilomètres parcourus, vitesse de pointe, vitesse moyenne), qui rythment la percée de l'invention en matière d'automobile. En soi, la devise « toujours plus vite », n'est que la conséquence d'une société en demande constante d'évolution et de renouveau. A ce sujet, on trouve de nombreux récits relatant le plaisir d'être à bord d'un véhicule motorisé, la sensation de vitesse, qui n'avait jusqu'alors que peu de chances d'être vécue, étant le thème le plus fréquemment abordé.

⁶⁴ Citation de Léon Daudet, (1867-1942), fils aîné d'Alphonse Daudet, écrivain, journaliste et homme politique français, in « Léon Daudet : le dernier imprécateur », François Broche, Paris, Robert Laffont, 1992

⁶⁵ Henri Avelot, (1873-1935), humoriste français qui dans sa caricature intitulée « Quelques Conseils pour l'arrivée », reproduit une collection d'objets divers (pieds, mains, fessiers, cheveux, bottes...). Citation issue de « La course automobile 'Paris-Berlin' de 1901, et sa transcription graphique dans les dessins du Rire » de Jean-Claude Gardes, Université Paris X

⁶⁶ Ibid., p. 3

⁶⁷ Remy de Gourmont, in « Mercure de France », 16 décembre 1907, p.680-681

⁶⁸ Par définition, compétition qui engendre la vitesse.

Mirbeau affirme son attachement pour ce nouvel engin, et prétend même que l'automobile lui est « *plus chère, plus utile, plus remplie d'enseignements [...] que sa collection de livres et de tableaux, [et que] dans [son] automobile, [il a] tout cela, plus que tout cela, car tout cela est remuant, grouillant, passant, changeant, vertigineux, illimité, infini...* »⁶⁹.

Comme ses homologues masculins, Madame Crespin du Gast nous fait part de ses impressions lorsqu'elle est au volant d'une automobile, et plus précisément, lorsqu'elle participe à une course. Cependant, s'agissant là d'une femme, oscillant entre fascination et désarroi, un débat s'amorce :

« *Ce nuage cette voiture, il faut les rattraper, les dépasser, coûte que coûte. Dans cet instant, les sommets des arbres, seuls, vous guident ; le sable, le gravier cinglent au visage, on dirait une nuée d'invisibles flèches, comme les piqûres d'aiguilles que Gulliver recevait des Lilliputiens* ⁷⁰ *en révolte...Qu'importe !... Alors haletante, oppressée, je me penche d'instinct comme pour aider mon automobile et la pousser, je la cravachais pour hâter son allure et elle ne semble marcher que lorsque j'ai la joie de dépasser mon concurrent.* » (Camille du Gast, in *L'Auto*, 1^{er} décembre 1904).

Dans son récit, Camille du Gast bouscule tous les usages féminins depuis si longtemps encrés. Elle ose aborder des sujets qui ne lui sont pas socialement réservés, et ce avec un vocabulaire qui l'est encore moins : « *haletante* », « *oppressée* », « *je la cravachais* », ou encore « *je me penche d'instinct* ». Nous sommes par ces termes, bien loin du protocole qui lui est imposé. Cette recherche de vitesse, de performance, « *la joie de dépasser* », est habituellement strictement réservée au langage masculin. De même la description des ressentis physique, de cette sensation procurée par la vitesse, n'est que très peu convenant pour une femme de l'époque. Elle peut même être associée à un plaisir charnel, une découverte du corps presque érotique, qu'il n'est évidemment pas autorisé de dévoiler. Elle ne cache pas sa rage de vaincre, sa volonté de toujours faire mieux, d'être la meilleure. Dépasser son concurrent est son objectif premier, elle n'est pas là pour participer, Madame du Gast est là pour gagner ! Par ses résultats sportifs, elle revendique une autonomie intellectuelle, psychologique et physique. Elle prouve également que sur une automobile,

⁶⁹ Mirbeau, « La 628-E8 », 12 novembre 1907, Paris, Fasquelle, p. 287-288. La « 628-E8 » était le titre emprunté au numéro d'immatriculation de sa voiture.

⁷⁰ Voir Jonathan Swift, « le voyage de Gulliver à Lilliput », 1726

n'usant que peu de leur force physique, les femmes ont les moyens de rivaliser avec l'homme, voir même de le battre. Elle possède alors en ce sens, la possibilité de renverser les rapports sociaux des deux sexes. Le « sexe faible » deviendrait par conséquent l'égal de l'homme. Même si le schéma ici présenté ne concerne que les courses automobiles, c'est la généralisation du phénomène qui est retenue par les esprits. Cette situation de pouvoir potentiel de la femme effraye, inquiète. Il n'est évidemment pas dans l'intérêt de l'homme que de voir la femme acquérir un statut égalitaire. C'est donc le rapport de force entre les deux sexes qui est au cœur de la polémique. En parlant tel que le ferait un homme, Camille du Gast provoque la critique, parfois positive, parfois négative, de la part des médias (voir chapitre III.3), mais aussi des hommes qui l'entourent.

Comme pour freiner cet enthousiasme naissant des femmes pour l'auto, le « sexe fort » ne cesse de mettre en avant les risques, le danger pour autrui, et les inconvénients, que suscite la pratique, sportive ou non d'ailleurs. Agressée par ces femmes ayant osé prendre le volant, la société masculine revendique la dangerosité de la femme chauffeuse :

*« Les imperfections naturelles des femmes les rendront toujours
inaptes à conduire »⁷¹*

Mais en vérité, le danger ne se situe pas là, il faut plutôt rechercher du côté de la symbolique sociale : Par l'automobile, les femmes échapperaient-elles à l'emprise masculine ?

⁷¹ G. Labadie-Lagrave, « Les annales », 1906, issue du dossier sur l'automobile de la Bibliothèque Marguerite Durand de Paris

III.2.3 Vers une émancipation féminine

L'automobile, comme l'explique Proust ⁷², repousse les limites de la découverte géographique.

« Un village qui semblait dans un autre monde que tel autre, devient son voisin dans un paysage dont les dimensions sont changées. »

Avec la création du Guide Michelin en 1900 ⁷³ et des premières cartes routières, les chauffeurs voient leur environnement prendre une toute autre dimension. Par l'automobile, on découvre alors la configuration géographique L'évasion automobile est alors au cœur du désir de ses acquéreurs.

Jusqu'alors, la femme reste « cloîtrée » dans sa sphère privée, et n'en sort que très peu, comme nous le confirme ce poème ⁷⁴ :

« Je suis femme.
Née ici je mourrai. Jamais l'heureux voyage
Ne viendra de son aile ouvrir mon horizon.
Je ne connaîtrai rien du monde de passage
Au-delà de ce mur qui borne ma maison (...)
Je suis femme.
Je resterai dans mon enclos... (...)
Je suis femme. »

Clémence Robert (1839)

Michelle Perrot, parle d'un siècle de modernité pour les femmes, dont l'une des expressions récurrentes est un « désir de mouvement ». Elle titre son chapitre « Sortir », en y incluant la notion de fuite physique et morale des « rôles assignés » et des restrictions qui la cantonnent. Les récits de voyage sont la première forme de liberté auxquels accèdent les femmes. Par ces grandes voyageuses⁷⁵, telles que Nathalie Barney⁷⁶ ou Jane Dieulafoy⁷⁷, qui incarne la

⁷² Marcel Proust, « À la Recherche Temps Perdu », Gallimard, tome 3, p. 385

⁷³ Guide Michelin, « Le guide rouge », 1900.

⁷⁴ Clémence Robert, Recueil de poésies, Paris silhouette, 1839, in « Histoire des femmes », Tome 4, Michelle Perrot, Plon, Paris, 1991, p. 462.

⁷⁵ Suzanne Rodriguez, « Wild Heart, Natalie Clifford Barney's Journey from Victorian America to Belle Époque Paris », Ecco, 2002.

« *New Woman* ⁷⁸ », c'est l'émancipation intellectuelle et sexuelle qui prend forme. C'est donc par la lecture de ces carnets de voyage, que l'imaginaire de ses femmes sédentaires se développe. De même, le thermalisme et le tourisme, destinés aux plus aisées, constituaient une des rares échappatoires de leur sphère privée. C'est ainsi que la femme prend conscience de ses aptitudes à voyager, à se déplacer de manière autonome dans l'espace qui l'entoure.

Et c'est bien ça que redoute au travers de leur réfraction ces hommes et ces femmes. C'est la peur de la liberté de mouvement, qui traduit essentiellement une liberté d'expression, et pourquoi pas, un droit de décision. L'homme considéré comme « sexe fort », chef de la famille, personnage politique ou encore sportif, ne veut pas se voir volé la vedette, et ce surtout pas par une femme. Par cette contestation, on essaye d'étouffer cette émancipation naissante et cette possibilité de voir la femme devenir l'égal de l'homme. Certes, il s'agit de mutations sociales, et comme dans tout changement, la société doit s'y habituer avant de l'intégrer complètement dans son système moral. Mais l'heure est bien, pour certaines personnes, à la conservation des statuts sociaux, la femme, doit rester le « sexe faible », l'inégal de l'homme. Pourtant, le féminisme, grande nouveauté du siècle, entraîne avec lui les femmes et leurs revendications. Fortes de leur persévérance, elles obtiennent des droits qui leurs étaient jusqu'alors interdits. Marguerite Durand par exemple, accèdera à la Bourse et à la chambre des députés, « *élégante, mondaine et libre, elle enrichie le mouvement féministe de sa personnalité, malgré les ragots dont elle est l'objet* » ⁷⁹.

Les femmes de la Belle Epoque acquièrent donc au fil du temps, une certaine liberté traduite par le désir de mouvement. La lecture, les voyages, le féminisme, sont les éléments générateurs de cette émancipation naissante. Tantôt encouragées, tantôt réprimées, elles suscitent, quoi qu'il en soit, le débat et sa prise de position. Une chose est sûre, elle ne sont guère victimes de l'ignorance : la littérature s'empare du phénomène, influençant par conséquent la presse de l'époque. Reflets de la société, plusieurs visions se dessinent alors, laissant entrevoir des écrits plus ou moins hostiles quant à la relation, existante ou non, qu'entretiennent les femmes avec l'automobile.

⁷⁶ Nathalie Clifford Barney, (1876-1972), amante de Renée Vivien, «Aventures de l'esprit », Emile Paul, 1929

⁷⁷ Jane Dieulafoy, (1851-1916), archéologue femme de Marcel Dieulafoy, surnommée la « *dame qui s'habillait en homme* ».

⁷⁸ *New Woman*, terme issue de « l'Histoire des femmes », tome 4, Michelle Perrot, p. 481.

⁷⁹ Michel Winock, « La Belle Epoque, la France de 1900 à 1914 », Perrin, 2002, p. 173.

III.4 Presse et littérature de l'époque :

Image et position

La fin du XIX^{ème} siècle, marque l'essor sans précédent de la presse, rendu possible grâce à la généralisation de l'alphabétisation et à la massification des débats publics. « *Mais c'est la liberté de la presse, définitivement acquise par la loi du 29 juillet 1881 qui est le facteur principal de son succès* ⁸⁰ ». Ainsi de nombreuses revues généralement illustrées foisonnent ⁸¹ : *La revue des Deux Mondes* (1829), *Le Petit Journal* (1863), *Le Matin* (1882), *Mercure de France* (1890), *La vie au Grand Air* (1898), *Femina* (1901), *Je sais tout* (1905), *La Nouvelle Revue française* (1908), *Excelsior* (1910), et bien d'autres encore...

Par les articles et leur iconographie, on peut aisément retracer l'opinion de la presse quant à l'automobile et aux femmes. On retrouve trois courants différents dans le panel des rédactions de l'époque, littérature comprise. En passe de cette période de révolution automobile et féminine, « la culture écrite » ⁸², partagée entre encouragement, fascination et restriction, se prononce et ne manque pas de donner son avis sur le thème phare de notre production : Les femmes et l'automobile à la Belle Epoque. Ainsi, selon les rédacteurs et la politique de la revue, les positions divergent.

III.4.1 Encouragement

Dans un premier temps, on constate de par nos recherches ⁸³, que certaines presses sont plus enclines à la valorisation de la pratique, (automobile ou autre). Ainsi, le journal *La Vie au Grand Air* (Voir introduction), qui s'attache aux événements sportifs et à la vie mondaine, dispose d'un programme rédactionnel particulièrement tourné vers l'automobile. Née avec cette dernière (1897-1898), la V.G.A se fait une joie d'établir un parcours parallèle, et en lui accordant une place privilégiée, participe et encourage le progrès dans le domaine :

⁸⁰ Michel Winock, « La Belle Epoque, la France de 1900 à 1914 », chapitre *Apogée de la culture écrite*, Perrin, 2002, p. 316.

⁸¹ C. Bellanger, « Histoire de la presse », tome 3, *de 1871 à 1940*, PUF, 1972.

⁸² La culture écrite, terme employé par Michel Winock (Voir ⁵⁰), p. 303. « *A la fin du XIX^{ème} siècle, culture bourgeoise et culture de masse se diffusent l'une et l'autre principalement par l'écrit.* »

⁸³ Recherches effectuées sur les sites du Tenniséum de Roland Garros principalement, mais aussi à l'Automobile Club de France, à la bibliothèque universitaire Paris X Nanterre, et à la bibliothèque Marguerite Durand (Paris).

« *L'exposition décennale vient d'ouvrir ses portes, notre collaborateur nous montre quels remarquables progrès ont été fait en 10 ans par l'Industrie automobile que la Vie au Grand Air, née avec elle, a suivi dans son développement.* » (V.G.A, « 10 ans d'automobile », 16 novembre 1907, p. 332)

De même, la revue ne manque pas de souligner l'importance iconographique de ces reportages hebdomadaires, en publiant sa propre étude comparative :

« *La Vie au Grand Air consacrait en 1898, une page unique à Paris-Amsterdam, la grande course de l'année ; le compte rendu du Grand Prix de Dieppe en a exigé 26. Le premier contenait 6 photographies, le second 79.* » (V.G.A, 16 novembre 1907, p. 332)

La littérature quant à elle, singulièrement représentée par Marcel Proust⁸⁴, utilise le moyen de locomotion pour donner du relief à ses romans. Ainsi, Proust dans « A la recherche du temps perdu » met en scène l'enthousiasme sportif par une femme héroïne : Albertine. De même, inspiré par un voyage en Normandie l'été 1907, l'auteur écrira « *impressions de route en automobile* » dans Le Figaro⁸⁵. Coïncidence ou non, Mirbeau avait, une semaine auparavant publié « La 628-E8 »⁸⁶ ; ouvrage qui ne manqua pas d'attiser la critique, de Gide et Gourmont notamment.

Comme Proust, Michel Corday⁸⁷ se déclare un des « *plus chauds partisans de l'automobile* » :

« *Nul plus que moi ne croit en son essor, à son action régénératrice, à son heureuse influence sur la richesse, l'activité générale, la mutuelle pénétration des races, à son rôle, en un mot, d'artisan du progrès.* »

Littérature et presse s'accordent pour mettre en avant l'intérêt hygiénique de l'excursion en automobile, et s'attachent aux (rares) exploits féminins, contribuant ainsi à l'encouragement de la pratique sportive féminine. La V.G.A dirigée par Lafitte, en est un illustre exemple :

⁸⁴ Marcel Proust, (1871-1922), auteur notamment de « A l'ombre des jeunes filles en fleur » (1919), second tome de son plus grand succès « A la recherche du temps perdu » (1908), respectivement aux éditions NRF et Grasset.

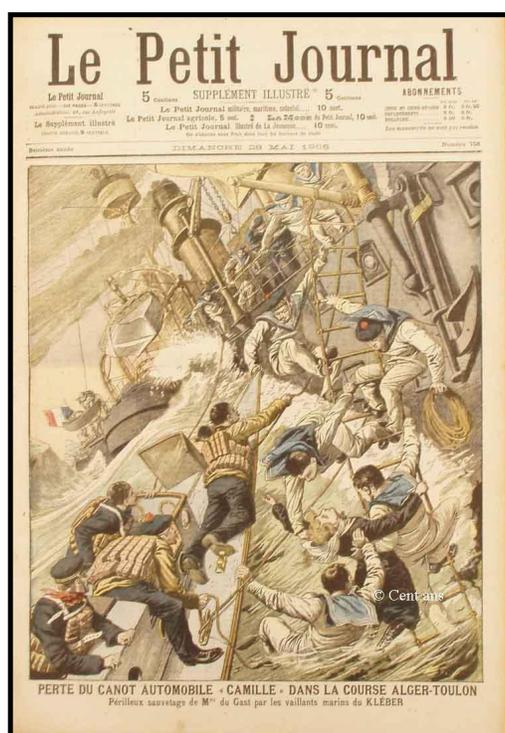
⁸⁵ Article de Proust publié dans Le Figaro le 19 novembre 1907.

⁸⁶ Mirbeau, « La 628-E8 », 12 novembre 1907

⁸⁷ Michel Corday, « Monsieur, Madame, et l'auto », Charpentier, 1907

« Après avoir brillamment conduit une voiture dans la course Paris-Madrid⁸⁸, Camille [du Gast], passionnée de luttes sportives, devait venir au canot automobile. Elle ne se découragea pas de l'insuccès de la « Turquoise »[...]en son bateau le « Camille »[...] arrivant, en pleine nuit, deuxième à Mahon. » (V.G.A, mai 1905, p. 382)

Le *Petit Journal* fera même du « périlleux sauvetage » d'une des étapes du Alger-Toulon, la Une de son édition de mai 1905⁸⁹.



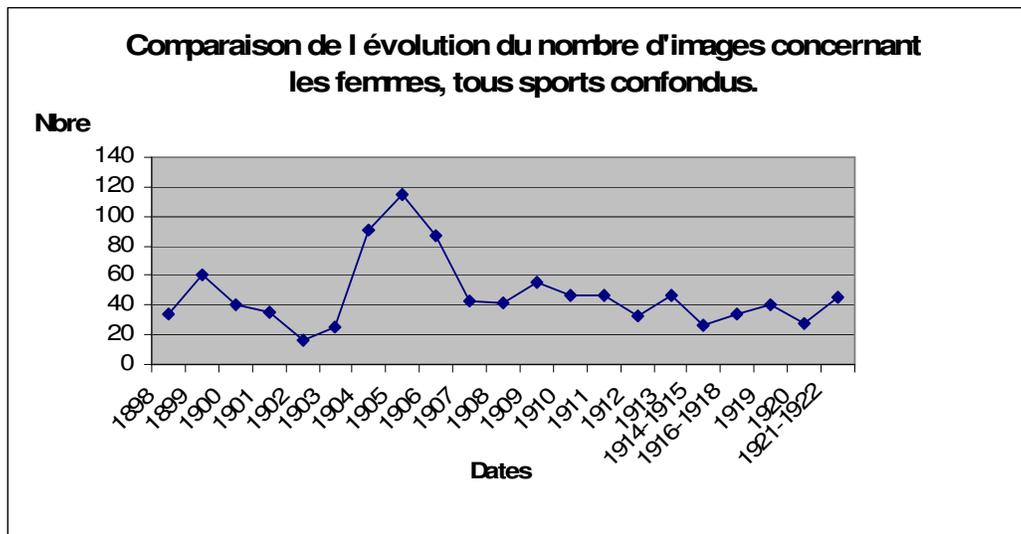
C'est donc Camille Crespin du Gast, qui est sans contestation possible, la femme la plus souvent mise en avant dans les sports mécaniques.

Lafitte, conscient du succès que remporte le lectorat féminin, créa en 1901 le magazine *Femina*, dont il vante les mérites dans ses autres revues (*V.G.A* et *Excelsior*). La revue entièrement dédiée aux femmes est truffée de publicités sur la mode de l'époque, et notamment de « mode en auto ». Comme nous le prouve le graphique suivant, la femme et ses

⁸⁸ La course Paris-Madrid ici citée, correspond à la course automobile de 1905, reliant Paris à Madrid, Camille du Gast faisait partie des participants.

⁸⁹ Le *Petit Journal*, le 28 mai 1905, titrait : « Perte du canot automobile « Camille » dans la course Alger-Toulon. Périlleux sauvetage de Mme du Gast par les vaillants marins du Kléber. »

activités sportives font partie intégrante de la couverture médiatique et iconographique de La Vie au Grand Air :



Ainsi, même si le journal n'attribue pas en nombre d'images, une proportion égale entre les hommes et les femmes concernant la pratique sportive, celui-ci se veut malgré tout ouvert à la contribution féminine. C'est ce que nous appellerons la position encourageante. En favorisant l'entrée, l'information et le suivi des femmes, ce type de presse les incite à l'émancipation sportive.

III.4.2 Fascination

Course, moyen de transport, Exposition Universelle, nous l'avons vu, l'automobile est devenu le nouvel outil de la Haute Société : elle passionne et suscite la fascination. Auteur, critique littéraire et rédacteur, aux travers de leurs écrits, retranscrivent parfois subjectivement, le comportement de la société. C'est ainsi qu'entre en considération cette notion d'intérêt assidu, bien plus prononcée que l'encouragement, concernant l'automobile, les femmes et la relation qu'elles peuvent avoir ensemble.

Octave Mirbeau ne cache pas son enthousiasme pour ce nouvel élément, comme Proust, il se déclare comme étant un « *fervent de l'automobile* ». Il ne cesse d'en faire l'éloge : « *Cela est remuant, grouillant, passant, changeant, vertigineux, illimité, infini...*⁹⁰ ». L'intensité et la

⁹⁰ Octave Mirbeau, in « La 628-E8 », p. 287-288

vitesse sont au cœur de l'excitation procurée par la voiture motorisée. L'auteur de « La 628-E8 » parlera même d'une attache plus importante à sa voiture, plutôt qu'à sa collection de livres ou de tableaux. Pour lui, l'homme « *passe en trombe, pense en trombe, sent en trombe, aime en trombe, vit en trombe* ⁹¹ ». Filippo Tommaso Marinetti partage cet avis, et dans le rapprochement qu'il en fait avec l'art, il déclare :

« La splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse ⁹². »

Premier argument avancé par les réfractaires, la dangerosité de la vitesse est au centre de la polémique. Dans son analyse, Hiroya Sakamoto ⁹³ décortique le débat de l'époque au sujet de la vitesse et de l'intensité et en conclue que :

« Pour les partisans de la vitesse, l'intensité ne tue pas la sensibilité esthétique mais engendre une hypersensibilité inédite et précieuse qui, pour les pourfendeurs de l'automobile présupposant la dichotomie hiérarchisée « mesure/démésure », est pire qu'une simple insensibilité. »

En soit, c'est donc la procuration de sensation, signe d'une faculté de perception de celle-ci, qui est soutenue par les fascinés de l'automobile. Au sein de sa sportive utilisation, la vitesse est reconnue comme repoussant les limites jusqu'à l'extrême, induisant alors des records. La Vie au Grand Air en fait part à ses lecteurs, ne renonçant pas à mentionner les résultats d'une femme dans l'activité :

« Miss Dorothy Lewitt, qui a gagné la catégorie de 91 à 110 kilomètres d'alésage en 49 secondes, sur 16 cylindres munie d'une pneumatique Dunlop, regarde passer ses concurrents. » (V.G.A, 26 octobre 1907, p. 284)

Cet extrait semble très élogieux. Non seulement il met en avant la performance de cette participante dans une course de vitesse automobile mixte (« *qui a gagné* »), mais il relève

⁹¹ Ibid.

⁹² Filippo Tommaso Marinetti, « Fondation et manifeste du futurisme », 1973, p. 87

⁹³ Hiroya Sakamoto, « La genèse des littératures automobiles, histoire d'une polémique en 1907 et au-delà », 2006, in La voix du regard n° 19, p.33

aussi son fair-play et le respect qu'elle porte à ses rivaux (« *regarde passer ses concurrents* »).

La Vie au Grand Air, s'annonçant comme « *la plus ancienne revue sportive illustrée* ⁹⁴ » n'en est pas à son premier coup d'essai, en 1898 déjà, elle reconnaissait les exploits d'une certaine Duchesse d'Uzès (Voir chapitre II.2.1).

« La Duchesse d'Uzès brevetée ! Mon Dieu oui, et conducteur d'automobile encore ! Voilà une nouvelle véridique qui étonnera bien des gens ! C'est par une belle matinée de ces derniers temps qu'elle a satisfait aux formalités d'usage. [...] Cette dernière, qui avait revêtu pour la circonstance un costume, ma foi très simple, [...] tenait en main la barre de direction, qu'elle manœuvrait très savamment ⁹⁵ ».

En précisant la maîtrise, le succès, et les éventuelles réactions de la société, le journal de Pierre Lafitte se fait respectueux colporteur du succès de cette dame. L'homme n'en restera pas là, en 1912, il rendra hommage à cette dernière, soulignant ses actions en faveur des femmes.

« Permettez-moi de lever mon verre en l'honneur des Femmes françaises, que représente avec tant de coeur et tant d'activité Madame la Duchesse d'Uzès, [...] Présidente du Comité des Femmes françaises [...] » ⁹⁶.

De même, L'Auto en 1904, portera ses quelques propos très élogieux au sujet de Camille du Gast :

« D'aucuns croient à une simple fantaisie de sportswoman, grande était leur erreur et ils purent s'en convaincre en voyant avec quel brio, quelle science et quel sang froid Madame du Gast sut atteindre des vitesses dignes de nos plus célèbres rois du volant. ⁹⁷ »

⁹⁴ V.G.A, le 26 décembre 1908, p. 471

⁹⁵ V.G.A, 15 mai 1898 p. 50

⁹⁶ Discours de M. Pierre Lafitte, Directeur du journal Excelsior, le 22 septembre 1912

⁹⁷ « L'Auto », 1^{er} décembre 1904, dans le cadre de son enquête sur les pilotes automobile.

Ainsi, la fascination de la culture écrite, se traduit de manière qualitative, parallèlement à la notion d'encouragement, qui elle se retrouve plutôt dans l'aspect quantitatif. Au-delà du soutien qu'elle apporte dans les différents domaines évoqués (automobile, femme, sport), par ses propos, c'est presque une glorification qu'elle entraîne avec elle, véhiculant un message optimiste affirmant que « L'auto libère et régénère ». Cependant, selon Hiroya Sakamoto « *Il est aisé de dégrader tout ce qui se ramène à l'intense, la vitesse, l'excès* ». ⁹⁸

III.4.3 Détraction

En cette nouvelle ère industrielle très encline au progrès, l'automobile trouve ses adeptes. Mais leur ferveur est loin d'être partagée par tout le monde. De nombreux auteurs s'affichent comme réfractaires, de par leurs réactions hostiles, sceptiques ou encore ironiques quant au milieu. André Gide (1869-1951), Yvette Guilbert (1865-1944) et Remy de Gourmont (1858-1915) feront partis des plus investis dans le débat. La virulence de leurs propos est sans conteste. Gourmont ⁹⁹ possède une opinion très sarcastique sur l'automobilisme, et dénigre l'intérêt de l'automobilisme comme loisir en faisant la satire des « *littératures automobiles* ». Rien d'étonnant pour un homme qui considère l'automobilisme comme « *une folie* » et la vitesse comme « *un plaisir animal* » :

« *L'automobile n'est qu'une commodité pervertie par les oisifs maniaques dont la pauvre ambition est, comme ils disent, de « faire de la vitesse » alors que la vitesse n'est pas un but, mais un moyen. [...] Il s'agit de méditer au lieu de s'agiter* ¹⁰⁰ ».

Dans leurs articles, Gide et Gourmont iront même jusqu'à parler « *d'autophobie* ¹⁰¹ ». D'autres, plus « technophobe ¹⁰² », s'appuieront sur des clichés, tels que la perte de vision du paysage :

« *Voyager et ne pas voir, voilà à quoi l'automobile a réduit les voyageurs.* » (Gourmont, *ibid.* , p.680)

⁹⁸ Hiroya Sakamoto, « La genèse des littératures automobiles, histoire d'une polémique en 1907 et au-delà » p.33

⁹⁹ Remy de Gourmont, « *Mercure de France* », 16 décembre 1907, p.679

¹⁰⁰ *Ibid.* p.680-681

¹⁰¹ Par définition : qui a peur de l'automobile.

¹⁰² Par définition : qui a peur des machines, de la technique.

« *Trop vite, l'auto. Tant de jolies paysages où l'on ne s'arrête pas !
On laisse des regrets partout.* » (Jules Renard ¹⁰³)

En parlant d'Henry Kistemaeckers et de son ouvrage « *chauffeur du bon vieux temps* », Hiroya Sakamoto ¹⁰⁴ décrit l'écrivain comme :

« *Assez sceptique à l'égard des illusions du progrès, souli[gnant] la variabilité de son opinion sur l'automobile, [...] il ne prend pas au sérieux ces pronostics qui voient dans l'invention technique une panacée, et selon lesquels l'automobile apporterait une bienveillante solution à la lutte des classes, ou aurait, son moteur en marche vers la solidarité universelle.* ¹⁰⁵ »

Henry Kistemaeckers, écrivain prolifique, chroniqueur de l'Auto, est justement un des auteurs qui représente le mieux la réfraction de la société masculine quant aux femmes ayant une relation avec l'automobile. Dans son article « La peur » ¹⁰⁶, il met en scène trois femmes, chacune ayant pour rôle une des relations précédemment évoquées avec l'automobile (une femme moderne conductrice ; une femme passagère, inquiète et indécise ; et une femme spectatrice, aristocrate et conservatrice). Ainsi on imagine que chaque lectrice se reconnût en l'une d'entre elles.

Appliqué à la femme, le sport automobile n'échappe pas à la règle. Les opposants avancent trois sources d'infériorité : déficience intellectuelle, physique et instabilité émotionnelle. En 1904, Le Figaro titrera même : « les femmes et l'automobile, peu d'avenir », et cette théorie sera reprise par, G. Labadie-Lagrave ¹⁰⁷ :

« *Au lieu de regarder devant elle si la route est libre, elle s'égarera dans une rêverie sans fin. [...] Il est trop tard pour éviter la catastrophe...Sa main droite se trompe de levier et ses pieds, empêtrés dans le pli de sa robe, ne retrouvent pas la pédale qui interrompt la transmission du pouvoir moteur...En résumé, il*

¹⁰³ Jules Renard (1864-1910), Journal, 20 septembre 1905, p.784, Éd. Robert Laffont coll. Bouquins.

¹⁰⁴ Hiroya Sakamoto, « La genèse des littératures automobiles », p.32

¹⁰⁵ Ibid., p.32

¹⁰⁶ Henry Kistemaeckers, « La peur », in l'Auto, le 20 avril 1904

¹⁰⁷ G. Labadie-Lagrave, « Les annales », 1906, dossier archives automobile de la bibliothèque Marguerite Durand

est très probable que l'art de conduire un (sic) automobile ¹⁰⁸ ne deviendra jamais un métier de femme ».

Comme ses confrères, Grandjouan ¹⁰⁹ prend plaisir, d'une part, à décrire les risques que comporte la pratique du sport automobile et, d'autre part, à se moquer de la tenue des automobilistes.

« Qui peindra la tête de nos jolies chauffeuses, après une si longue route. La tête bandée de caoutchouc, les yeux vitrés et sous les indispensables voilettes, bouchées de poussière détrempee par la buée, un visage terni, couleur de terre, où la sueur dégouline en fines rigoles roses. » (Jules Grandjouan, Paris-Berlin 1901)

Camille du Gast sera elle aussi victime de la restriction. Elle se verra refuser la participation à la Coupe Gordon Bennett, selon décision de son organisateur, l'A.C.F. Mais Camille ne se laisse pas impressionner, et envoie dans la foulée, une lettre de protestation au journal l'Auto :

« Ai-je écrasé quelqu'un ? Ai-je commis une incorrection pendant le parcours ? Quelqu'un a-t-il élevé la moindre critique contre ma façon de conduire ? Pas le moins du monde ». (9 mars 1904)

La réponse du journal ne se fît pas attendre, au numéro suivant, le Directeur s'exprima sur les motivations de l'A.C.F et fournît quelques explications ¹¹⁰.

« Je crois pourtant que c'est précisément elle que l'A.C.F a entendu ne pas viser. Je crois que si l'on avait eu, place de la Concorde, la certitude que, seule, elle se mettrait en ligne, semblable mesure n'eût pas été prise ; je crois enfin qu'on a surtout voulu éviter la présence d'autres femmes, moins expérimentées, moins adroites et moins prudentes qu'elle, et que,

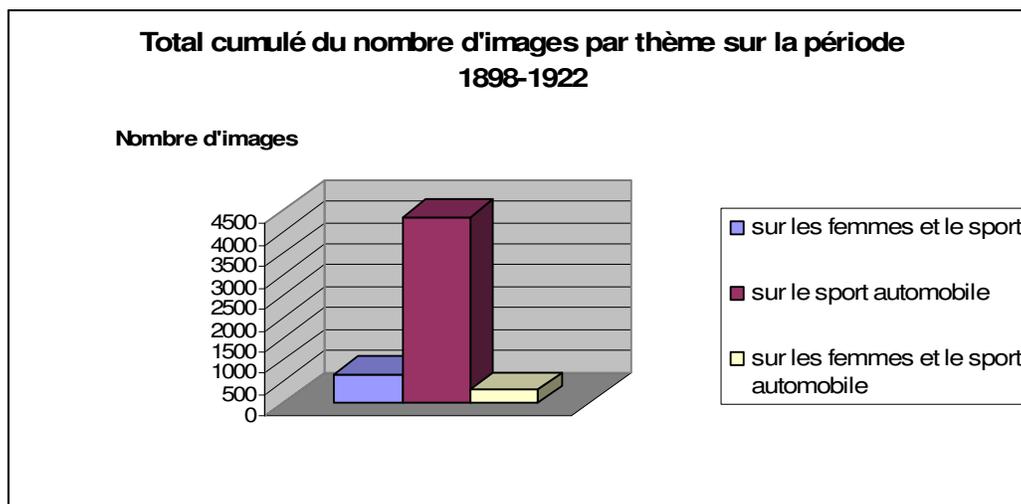
¹⁰⁸ Remarquons ici le genre attribué à « Automobile ». En effet, entre 1905 et 1920, le mot automobile était un substantif masculin et ce n'est qu'après 1920 que l'Académie Française a adopté le genre féminin pour ce mot.

¹⁰⁹ Jules Grandjouan, lors du Paris-Berlin 1901, in « La course automobile 'Paris-Berlin' de 1901 et sa transcription graphique dans les dessins du Rire » de Jean Claude Gardes.

¹¹⁰ Extrait de la lettre envoyée par Camille du Gast au journal l'Auto, le 9 mars 1904, et de la réponse de son directeur la quinzaine suivante, archives bibliothèque Marguerite Durand, dossier Auto, p.56-58

*ne pouvant décider que seule Madame du Gast pouvait courir,
l'A.C.F a dû se résoudre à exclure tout le sexe faible ».*

Ainsi, ce dernier extrait, et l'ensemble de notre analyse par ailleurs, nous confirme la faible place accordée aux femmes dans les sports automobile. Le graphique suivant compare le nombre d'images accordées par V.G.A en 24 ans de parution aux hommes et aux femmes, ciblées selon nos trois thèmes phare de recherche : la femme et le sport, le sport automobile, et la femme et le sport automobile.



Grâce à l'histogramme, on remarque la prépondérance attribuée au sport automobile par V.G.A par rapport aux deux autres thèmes. On constate également que les femmes sont peu représentées, que ce soit dans l'univers automobile, ou dans tout autre sport, comparativement à l'importance que le journal donne aux sports automobiles. Mais notons qu'elles sont quand même présentes.

La sous représentation des femmes dans le domaine serait-elle donc due à l'influence de la controverse ? L'emprise des hommes sur le « sexe faible » est-il encore trop important pour accepter une tendance émancipatoire ? La société n'est-elle pas prête à assumer cet élan de modernité ? Telles sont les questions qui ont guidées notre travail de recherche.

Comme nous avons pu le constater, l'automobile a fait couler beaucoup d'encre. A la fois très controversée et très appréciée, l'automobile dans la culture écrite s'expose dans un discours antithétique. On exclut ou intègre l'expérience de l'automobile dans la littérature selon qu'on refuse ou admire l'adaptation de l'homme à la machine. Tirillée entre la position encourageante, fascinée ou détractée, la presse fait du sujet une « littérature automobile ».

Selon les politiques de chaque journal, on voit apparaître ou non la femme dans le milieu, ce qui s'exprime de manière quantitative. Qualitativement, c'est le discours qui est analysé : D'un côté, une discrimination d'ordre paternaliste, tente de contrôler le milieu automobile féminin, de l'autre, une société plus visionnaire amorce l'émancipation féminine en soulignant l'avancée du phénomène. De surcroît, on y retrouve inexorablement l'implication de nos trois pionnières (Voir chapitre II.2), qui justifie encore une fois leur titre.

Conclusion

La femme élite de la Belle Epoque, élégante, moderne, raffinée, a su faire face aux affrontements de la controverse. Détractée, critiquée, parfois même reniée, elle a pourtant réussi d'une manière ou d'une autre à faire évoluer sa condition. A-t-elle usé de la provocation ? Sans doute, mais a des fins bien plus subtiles qu'un vulgaire besoin de choquer. C'est l'affirmation de son genre, par le mouvement féministe et émancipatoire, que la femme de cette époque a voulu mettre en avant par le biais du sport. Presse et littérature, formant à eux deux, la « culture écrite », ont eu un double impact : limitant dans un premier temps, avec l'enracinement conservateur de la société aristocrate et l'appréhension de ce nouveau moyen libérateur pour la femme. Générateur dans un deuxième temps, principalement par les éloges et les encouragements qu'ils ont fournis sur le sujet, mais aussi très implicitement en créant le débat. En retranscrivant ouvertement sa position, la culture écrite et son brassage médiatique, ont mis au service de la femme un vecteur fondamental dans son volonté de liberté : la fin de l'ignorance qu'on lui portait.

Nous l'avons vu, la femme accède à l'automobile de manière progressive, par vague se superposant les unes aux autres. Cette configuration est le signe d'une évolution en marge de s'épanouir. Tantôt spectatrice ou passagère, tantôt objet publicitaire ou conductrice, la femme de 1900, c'est certain, se délie peu à peu du profond enracinement de son héritage social. Peut-on parler de femmes atypiques, pionnières ou héroïnes ? Les mots semblent forts mais sont à la hauteur de la pugnacité qui anime ces femmes. Camille du Gast, la Baronne de Zuylen, la duchesse d'Uzès, ont contribué à leur manière, à forger la place actuelle qu'incarne le sexe féminin dans la société contemporaine. Bien sûr, il s'agit de personnages aussi rares qu'exceptionnels, mais leur combativité a amorcé un renouveau culturel et statutaire. Ainsi, l'apport de cette analyse nous mène à plusieurs affirmations :

Principalement, que le sport, et notamment l'automobile, sont réservés à la « classe de loisir ». Engageant des investissements en matière de temps, de finance et de culture. Baignant dans un univers luxueux, représenté par la capitale baptisée pour l'occasion « ville lumière », la classe de loisir aime exhiber sa richesse et sa suprématie. Les classes populaires, quant à elles, écartées par tant de principes, ne se retrouvent pas dans le terme de « belle époque ». Leur situation économique est bien loin des idéaux que l'après guerre se faisait de la période.

De plus, en marge vers le progrès technologique, la France a su profiter du second souffle que la deuxième Révolution Industrielle lui a inspiré. Les modernités vont bon train, l'automobile est l'exemple le plus probant de cet accroissement de l'industrialisation. Mais plus que par son utilité en terme de transport de personnes, c'est les courses automobiles qui investissent le milieu. Des courses mythiques, comme le Paris-Berlin de 1901, le Paris-Madrid de 1903, ou le Paris-Pékin de 1907, aux chauffeurs légendaires, comme Henri Fournier, les frères Renault, ou les frères Farman, en passant par des constructeurs de renom, Renault, Peugeot ou Citroën, ou encore la publicité, l'automobile et ses transformations ont bouleversée de nombreux secteurs. A terme, le phénomène s'inversera, proclamant ainsi la voiture comme premier véhicule de locomotion dans le monde.

De même, concernant les femmes, nous ne pouvons pas vraiment parler de sport automobile, celles-ci trop souvent écartées des compétitions, sont par conséquent, trop peu représentées pour constituer un groupe sportif à part entière, valable. La véritable place des femmes est majoritairement passive, aux côtés de son mari. Mari sans lequel d'ailleurs, elles n'auraient jamais pu côtoyer le milieu.

Une femme-objet, telle est donc la place de la femme dans l'automobilisme ? Certainement, par la représentation conceptuelle qu'en font les publicitaires. La femme et la Parisienne surtout, attire l'œil, fascine, intrigue, dérange, en bref, elle fait vendre... C'est l'élément suprême que les marques mettent en avant dans leur publicité. Un physique attrayant, un sourire ravageur, une belle voiture, le tout sou poudré de pudeur et d'élégance, et vous avez là, la recette idéale pour une « réclame » digne de la Belle Epoque. D'un point de vue statutaire, cette femme active, bien loin de l'oisiveté, et qui s'attache à l'automobile, fait partie de celles que l'on qualifiera, a posteriori, de militantes féministes. Et c'est bien une « femme nouvelle » (New Woman), qui essaye de s'approprier tous les moyens mis a disposition pour introduire la modernité. En effet, c'est couplée aux diverses revendications, que la relation entre femme et automobile prend son sens. De manière isolée, le cas de l'automobile n'aurait pas eu le même impact, et surtout, pas la même force. C'est en s'associant, que femme et automobile, revendiquant son statut de personne à part entière, affirmant sa capacité à exister seule sans autorité masculine, ont contribué à étayer le processus d'émancipation qui, depuis, à transformer l'inconscient social.

On peut alors se poser la question de savoir si l'aviation, autre phénomène technologie de la Belle Epoque, a elle aussi suivi la même orientation, ou si l'automobile reste le vecteur le plus cohérent.

Bibliographie

Ouvrages généraux :

- Bellanger C., « *Histoire de la presse* », tome 3, PUF, 1972
 Coubertin Pierre de, « *Pédagogie sportive* », Paris, les éditions G. Crès et cie, 1922
 De Pange Jean, Comtesse, « *Les glorieuses* », Adam, 1963
 Duroselle J.B et Gerbet P., in « *Histoire 1845-1914* », Paris, Nathan, 1962
 Perrot Michelle « *Histoire des femmes* », Tome 4, Plon, Paris, 1991
 Pierre Arnaud, « *Histoire du sport féminin* », l'Harmattan, Tome 2, 1996
 Terret Thierry (dir), « *Histoire des sports* », l'Harmattan, 1996
 Winock Michel, « *La Belle Epoque, la France de 1900 à 1914* », Perrin, 2002,

Ouvrages spécialisés :

- Arnaud Pierre, « *Les athlètes de la république* », Paris, l'Harmattan, 1997.
 Corday Michel, « *Monsieur, Madame, et l'auto* », Charpentier, 1907
 Fridenson P., « *Histoire des usines Renault* », Le Seuil, 1977
 Lauer Stéphane, « *Renault, une révolution française* », JC Lattès, 2005
 Martin-Fugier Anne, « *La vie élégante ou la formation du Tout-Paris* » 1815-1848, Fayard, 1990
 Neret G., « *L'art, la femme et l'automobile* », Paris, E.P.A, 1989
 Perrot Philippe, « *Le luxe, Une richesse entre faste et confort, XVIII – XIX siècle* », Seuil, 1995
 Thorstein Veblen, « *Théorie de la classe de loisir* », Paris, Gallimard, 1970

Biographies :

- Jaeger-Wolff Elisabeth, « *La dernière Amazone* », éditions du Bastberg, 2007
 Broche François, « *Léon Daudet : le dernier imprécateur* », Paris, Robert Laffont, 1992
 De Pange Jean, Comtesse, « *Comment j'ai vu 1900* », éditions Grasset, 1965
 Bouvier Jeanne, « *Mes mémoires* », Poitiers, Marcineau, 1936
 Rodriguez Suzanne, « *Wild Heart, Natalie Clifford Barney's Journey from Victorian America to Belle Époque Paris* », Ecco, 2002

Littérature (roman et objet littéraire non identifié)

- Clifford Barney Nathalie, « *Aventures de l'esprit* », Emile Paul, 1929
 Mirbeau Octave « *La 628-E8* », Paris, Fasquelle, 1907
 Proust Marcel, « *À la Recherche Temps Perdu* », Gallimard, tome 3
 Proust Marcel, « *A l'ombre des jeunes filles en fleur* » tome 1, NRF, 1919
 Swift Jonathan, « *Gulliver*», 1721, Paris, Albin Michel, 2005 (dernière édition)

Articles spécialisés :

- Hilgert Jean-Marc, « *Phénomènes de groupe, perception de l'identité et stéréotype* », 2001
 Gardes Jean Claude « *La course automobile Paris-Berlin de 1901 et sa transcription graphique dans les dessins du Rire* », Université Paris X Nanterre, 2001
 Tourre-Malen Catherine « *Des Amazones aux amazones. Equitation et statut féminin*», 2004
 Christophe Studeny, « *Le vertige de la vitesse : l'accélération de la France 1830-1940* », 1990
 Remy de Gourmont, in « *Mercur de France* », 1907
 Labadie-Lagrave G., « *Les annales* », 1906
 Henry Kistemaekers, « *La peur* », 1907
 Hiroya Sakamoto, « *La genèse des littératures automobiles, histoire d'une polémique en 1907 et au-delà* », 2006
 Gast Camille du, « *Le rôle des sports dans la victoire féministe* », 1921

Gervais Thierry, « *Le magazine moderne : une histoire graphique. Usage de la photographie dans La Vie au Grand Air* », résumé du colloque de 2006

Reuves :

La Vie au Grand Air
Auto Journal
Illustration
La voix du regard
Excelsior
Le Figaro
Femina
Le Petit Journal
Je Sais Tout

Notes de cours :

« *Le monde sportif de Lyon et du Sud Est* », n° 8, 10 mai 1897
 Desbonnet, Docteur, « *Pour devenir belle...et le rester : manuel de culture physique de la femme* », Paris, 1911.

Sources Internet :

Panhard-Levassor Archives
 Musée de la Publicité
 Peugeot Archives
 Renault Archives
 De Dion-Bouton Archives
 Arts décoratifs, bibliothèque archives
 Encyclopédie Wikipédia
 Gallica, Bibliothèque Nationale de France
 Quid 2000

Sites de recherche :

Tenniseum de Roland Garros,
 Automobile Club de France, Paris
 Bibliothèque Universitaire, Paris X Nanterre,
 Bibliothèque Marguerite Durand, Paris

Annexes

- 1. « Le rôle des sports dans la victoire féministe », Camille du Gast
- 2. Graphique récapitulatif des recherches
- 3. Entretien avec Elisabeth Jaeger-Wolff, auteur de « La dernière Amazone », 2007

Le Rôle des Sports dans la Victoire Féministe

De toutes les manifestations de la vitalité française qui se sont fait jour pendant ces cinquante dernières années, c'est le sport qui a eu l'évolution la plus rapide et la plus féconde en résultats. S'il a été l'école de l'énergie qui a formé les hommes auxquels la France doit la revanche et la victoire finale, on peut affirmer qu'il a marqué pour la femme la première étape de l'émancipation.

Le sport, en effet, a fourni au féminisme un de ses arguments les plus convaincants. Quand on a vu la femme aborder avec un égal succès les épreuves sportives, considérées de tout temps comme étant l'apanage du sexe fort, il a bien fallu reconnaître que quelque chose était changé dans l'antique conception de la société humaine.

Ces démonstrations de l'aptitude de la femme aux sports ont été assez nombreuses, elles ont reçu une publicité assez large, pour qu'il soit inutile de les rappeler en détail. On se souvient que le public, d'abord sceptique à l'égard de leurs résultats, s'enthousiasma bien vite en constatant qu'il ne s'agissait pas d'exhibitions ni de réclames, mais d'un effort sérieux, méthodique, répondant à une conception nouvelle du rôle social de la femme.

Dans une conférence sur « Les Sports et la Femme », dont j'avais accepté la présidence, M. de Lafreté me cita comme modèle à toutes les sportives de France, dont j'étais, disait-il, le type accompli. Cette flatteuse appréciation était sans doute excessive ; mais il est exact que, tout en satisfaisant à mes goûts artistiques et mondains, j'ai consacré une grande partie de mon existence à la pratique des exercices physiques. J'y ai trouvé, avec quelques succès, d'inoubliables jouissances morales

— 115 —

natation, d'alpinisme, de gymnastique ou de jeux, tels que le tennis ou le golf. Des clubs ont été fondés par des femmes, en Angleterre et aux Etats-Unis. A Paris, même, il a été créé une Académie de Sports sur le modèle des sociétés athlétiques masculines, afin de propager l'éducation physique de la femme qui, dès l'enfance, devrait être astreinte à des exercices de culture physique bien gradués.

Enfin, il est un sport que je considère supérieur à tous les autres, car il exige de ceux qui le pratiquent un entraînement d'ensemble : c'est l'exploration.

Là aussi, la femme a voulu prendre sa part des fatigues et des périls inhérents au plus passionnant des exercices sportifs. La vie en plein air, l'insouciance des intempéries, les longues chevauchées, les dures étapes à pied, les ascensions vertigineuses, les privations, les nuits impressionnantes sous la tente, au milieu de la nature hostile, et, par dessus tout, ce sentiment d'insécurité qui fait escorte à l'explorateur comme un mauvais compagnon. Toutes ces épreuves, des femmes les ont vécues ; sous ces dangers, elles les ont affrontés. Si, — à mon insu — j'ai été un bon ouvrier de la cause féministe c'est, surtout, lorsque j'explorais des régions sauvages et inhospitalières, en qualité de chargé de missions par le gouvernement français.

J'ai rapporté de ces voyages des collections dont j'ai fait don au Muséum, une ample moisson d'études et de documents, qui m'ont permis de rédiger des rapports, publiés par l'Imprimerie Nationale, sur les conditions économiques, le régime financier, les questions agricoles, le statut indigène du travail au Maroc. J'eus même la bonne fortune de contribuer à enrichir la science par la découverte d'espèces animales inconnues : une communication à l'Académie des Sciences fut faite par le professeur Bouvier, membre de l'Institut, qui me fit l'honneur de désigner sous la dénomination de *Dugastellana Marocana* et *Dugasti*, deux spécimens nouveaux.

Les renseignements et photographies recueillis au cours de ma dernière mission permirent, au service topographique du Maroc, d'établir la carte d'état-major de mon itinéraire Mogador-Agadir, carte qui porte mon nom avec l'approbation du Ministre de la Guerre.

En accomplissant des travaux que l'on avait accoutumé de réserver aux fonctionnaires de carrière, n'était-ce pas le meilleur

— 114 —

et l'occasion de servir utilement mon pays, tout en favorisant la cause féministe.

Dans le domaine de l'aérostation, mes expériences de descente en parachute et de vol plané d'une altitude de 4,000 mètres, renouvelées à plusieurs reprises en France et en Belgique, démontrèrent l'efficacité des appareils de sauvetage aérien.

A une époque où la femme n'était pas encore conquise par l'automobilisme, je fus une adepte fervente de ce sport : j'ai disputé les épreuves internationales Paris-Berlin, Paris-Vienne



Mme du Gast dans le Rif (Maroc).

et Paris-Madrid, dont la difficulté peut se mesurer aux accidents tragiques qui les ont jalonnées.

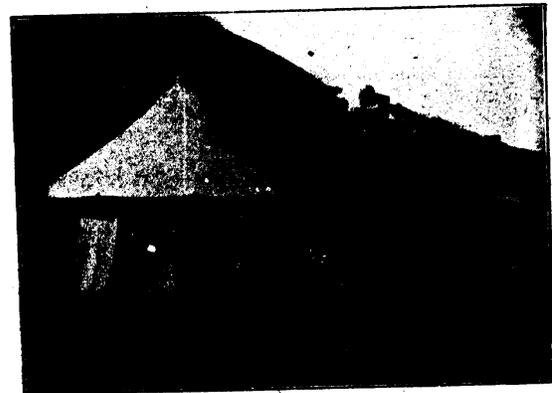
Lors de la période périlleuse des essais de canots automobiles, dont la construction n'était pas au point, je participai aux courses de Monaco. Dans la traversée de la Méditerranée, où je frôlai de si près la mort, le *Camille*, vainqueur de la course Alger-Toulon, arborant le drapeau du féminisme, remporta le prix du ministre de la Marine, donnant un nouvel essor au rôle sportif de la femme.

Depuis, une pléiade de sportswomen se sont distinguées dans les sports les plus variés, qu'il s'agisse d'aviation, d'escrime, de

— 116 —

leur moyen de convaincre l'administration de l'aptitude de la femme à remplir des fonctions officielles ?

Du jour où le féminisme sportif a prouvé que la femme pouvait égaler l'homme par la volonté, par l'énergie jointe à l'adresse et au sang-froid ; de ce jour, une conception nouvelle est née du rôle de la femme, qui a pu renverser les barrières traditionnelles et acquérir sa situation actuelle.



Mme du Gast sous la tente à Agadir.

Certes, les qualités sportives de la femme, si probantes qu'elle fussent, n'auraient pas suffi, à elles seules, à déterminer le succès du féminisme ; mais, leur affirmation a été un facteur primordial de l'évolution, en montrant l'inanité des préjugés séculaires, en créant dans l'opinion publique un courant sympathique, qui a permis à la femme l'ascension vers les études supérieures et les carrières libérales.

Camille DU GAST.

VGA	femmes et sports				Sports mécaniques				Femmes et sports mécaniques						
	Article s	image s	pub s	biographie s	Article s	image s	pub s	biographie s	Article s	images				pub s	biographie s
										spectatrice s	passagère s	conductrice s	total		
1898	5	33	4	0	9	42	5	0	0	0	0	1	1	0	0
1899	12	59	11	0	8	33	1	0	0	0	1	0	1	0	0
1900	0	33	1	0	11	64	7	0	1	3	4	0	7	1	0
1901	3	24	1	0	24	145	3	0	7	5	5	1	11	0	0
1902	3	16	7	0	42	267	5	1	0	0	1	0	1	0	0
1903	3	24	7	0	25	175	7	0	0	0	1	0	1	0	0
1904	4	64	40	0	68	377	56	1	1	21	4	2	27	33	0
1905	10	72	83	0	96	259	55	3	0	25	15	3	43	10	0
1906	10	63	105	1	97	364	113	24	0	0	23	1	24	9	0
1907	7	30	77	0	134	427	119	0	1	1	10	2	13	14	0
1908	5	19	35	0	129	544	71	0	0	7	15	0	22	15	0
1909	15	37	67	0	50	210	95	0	0	6	11	1	18	7	0
1910	7	31	26	0	30	150	80	0	0	5	10	1	16	11	0
1911	6	28	33	0	25	123	76	0	0	7	12	0	19	8	0
1912	4	22	41	0	20	208	60	0	0	3	8	0	11	10	0
1913	4	32	37	0	18	199	49	0	0	6	9	0	15	12	0
1914-1915	2	10	8	0	11	67	8	0	0	10	5	2	17	8	0
1916-1918	2	13	11	0	15	116	10	0	0	15	5	1	21	3	0
1919	5	25	19	0	27	212	40	0	0	5	10	0	15	17	0
1920	3	16	22	0	24	152	55	0	0	3	9	0	12	16	0
1921-1922	7	30	40	0	72	200	73	0	0	7	8	1	16	27	0
TOTAL	117	681	675	1	935	4334	988	29	10	129	166	16	311	201	0

1 : Il existe plusieurs façon de situer la Belle Epoque, comment la borneriez vous et pourquoi ?

Après les événements de 1870 jusqu'à juin 1914

Le XXème siècle a commencé avec la Grande Guerre

2 : Comment détermineriez vous les caractéristiques spécifiques de ce monde en plein changement ? (Historique, social, culturel)

- république (à creuser d'un pont de vue politique)
- toujours trois grands points d'équilibre : Etat, Armée, Religion (jusqu'en 1905)
(d'où la médiatisation de l'affaire Dreyfus qui touchait à ses trois points sensibles)
- avancée industrielle, financière – importance de la Bourse : les fortunes se font et se défont ... pas forcément suivie des progrès sociaux
- ouverture vers l'Europe, bien que les relations avec la Prusse soient toujours restées tendues... les Parisiens n'ont pas accepté l'annexion de l'Alsace-Lorraine.
- importance des colonies, les frontières s'étendent bien au-delà de l'hexagone
- femmes : très cantonnées
- Littérature : rôle avant-gardiste
- QQ figures féministes, d'ailleurs apparition de ce terme, souvent très péjoratif, et les femmes n'ont pas toujours montré leur meilleur visage !

3 : Pour vous, l'expression « Belle Epoque » prend elle tout son sens ?

- intéressant de savoir à partir de quand on a appelé cette période ainsi ? Si c'est après la Grande Guerre, tout s'explique...
- d'un point de vue sociologique, on apprécie pleinement les instants vécus rétrospectivement... il est rare de réaliser sur le moment, sur une période donnée, mois, années : « tiens, on vit une belle époque. »... d'ailleurs elle n'était pas belle pour tout le monde (monde rural et ouvrier etc...)

4 : Selon vous, quel rapport entretenait les femmes avec le sport et/ou la pratique sportive à l'époque ?

Pratique sportive est venue d'Angleterre...(d'un point de vue linguistique, intéressant de noter l'arrivée du français – voir étymologie de beaucoup de termes liés au sport, et l'adoption notamment du sportswoman)

Au départ en tous cas, s'adressait uniquement aux classes privilégiées, nobles et haute bourgeoisie, et bien sûr en priorité aux hommes. Les femmes ont suivi le mouvement, du moins certaines d'entre elles.

Peut-être une façon de se libérer un peu du schéma traditionnel en France, de s'émanciper par rapport au parcours suivant : un vernis d'instruction, des qualités artistiques, qq voyages, épouse et mère : carrière de femme au foyer jusqu'à ce que mort s'en suive !

Ceci dit, elles pouvaient y toucher de façon « amateur », regardées avec condescendance... mais surtout pas venir marcher sur les plates-bandes masculines !

A explorer : clubs et associations : mixtes ou non ?

Compétitions : sexuées ? (pas de compétition directe ho/fe) ?

5 : La position réfractaire de Pierre de Coubertin sur la féminisation du sport a-t-elle constitué un frein à la pratique des femmes ?

Pas informée

6 : En quoi des femmes pionnières comme Camille du Gast, la Baronne Hélène Zuylen et la duchesse d'Uzès ont –elles contribuées à l'émancipation féminine ?

Toutes les trois ont un vécu atypique mais des points communs : jeunes, riches et libres.

Baronne : bien que mariée, elle était lesbienne (garçon manqué ?) Son mari lui laissait sa liberté – et avait sans doute la sienne !

Duchesse : veuve si mes souvenirs sont exacts ? Avez –vous lu son histoire (voir bibliographie « dernière Amazone »)

Après dans l'inconscient ou le conscient féminin collectif et individuel : « elles l'ont fait, donc pourquoi pas moi ? »

7 : Selon vous comment Camille du Gast a –t elle réussi à s'imposer dans le milieu misogyne de l'époque ?

- déjà bien introduite dans ces milieux par son père,
- caractère bien trempé dès son plus jeune âge
- son indépendance financière, ses qualités athlétiques ont fait le reste

8 : Qualifieriez-vous Camille du Gast de « Garçon manqué » ? Si oui/non pourquoi ?

Garçon manqué : une fille qu'on aurait élevé comme un garçon, ou qui aurait voulu elle-même être un garçon ... ? OUI, sans doute.

En même temps, son côté caméléon lui permettait d'être éminemment féminine, coquette etc...

J'ai déduit de mon enquête que, petite dernière née douze ans après un frère – et elle avait encore au minimum une sœur aînée – son père avait reporté sur elle beaucoup d'espairs, s'était projeté sur elle, peut-être parce que son fils (unique ?) l'avait déçu ?

En tous les cas l'ambiance à la maison ne devait pas être extraordinaire, vu les procès à répétition dans la fratrie devenue adulte !

9 : Quelle position entretenait la presse avec la pratique sportive féminine, et comment Camille du Gast faisait face à la controverse ?

Ce que j'ai pu lire et déduire (mais à compléter et croiser absolument avec d'autres sources)

Presse attentive, compréhensive, bien sûr un peu d'humour, les caricaturistes s'en sont donnés à cœur joie et les pamphlétaires (pamphlétistes ?) aussi, par exemple sur les tenues successives des cyclistines... tout un monde !

La presse à mon avis était relativement ouverte, avant-gardiste (enfin de quoi écrire et de quoi vendre) mais la gente masculine traditionnelle et misogyne était bien sûr plus réservée... voir

notamment les avis médicaux plus ridicules les uns que les autres : perte de féminité, voire risques de stérilité définitive etc...

Camille était une people de l'époque, faisait partie de la jet-set parisienne, connue pour sa beauté et son talent artistique comme pianiste et chanteuse, pour ses relations avec le Tout-Paris mondain et politique. Elle a toujours réussi à préserver sa vie privée (et moi aussi dans sa biographie...)

Donc presse déjà acquise. De plus, elle avait le verbe et la plume facile, l'action en justice aussi. Donc à manier avec des pincettes, puisqu'elle savait aussi cajoler la presse dans le sens du poil, elle avait le sens de la mise en scène (voir les différentes invitations/manifestations etc...)

10 : Par vos travaux, avez-vous retrouvé quelques anecdotes sur « la dernière amazone » ?

Une anecdote, c'est quand elle veut embarquer sur un bâtiment de la Marine en 1905 pour rejoindre Alger et qu'elle se fait remettre en place par le Ministre en personne !

11 : Comment définiriez-vous le lectorat de la presse de l'époque (La vie au grand air, Femina, ou encore l'Auto) ?

Des amateurs de nouveautés, à l'affût des progrès techniques et scientifiques mis au service du sport : vélo d'abord, automobile ensuite (pour les sports mécaniques)

Un public aisé, oisif, mondain, masculin en majorité et pour sa part féminine divisé en deux catégories : rêver à l'inaccessible et plus rarement comme sportive.

12 : Qu'est ce qui vous a donné envie d'écrire une biographie romancée de Camille du Gast ?

Une photo (en noir et blanc sur le premier de couverture) : Une femme corsetée penchée sur un moteur de voiture de course en 1903 et entourée de messieurs. J'ai flashé sur elle en me disant : « Pour en arriver là, elle devait être exceptionnelle... qu'a-t-elle fait avant et après cette fameuse course ? »

Comme quoi... il suffit de pas grand-chose ! je ne la connaissais absolument pas avant cela.

13 : À partir de quelques sources avez-vous construit votre récit ?

Voir la fin du livre « La dernière Amazone » : remerciements, sources et bibliographie

14 : D'après vous, pourquoi Paris, surnommée alors « ville lumière » est-elle un vecteur d'épanouissement des dites Parisiennes ? Au travers de quoi suscitent elles la fascination ?

...impression personnelle qui n'a rien d'une démarche scientifique et historique organisée :

Paris : belle ville, surtout avec la fée électricité depuis une fameuse exposition universelle...

Paris : ville déjà cosmopolite, moderne, tournée vers le progrès

Réputation des parisiennes : remonte à très loin ! Encore aujourd'hui, les parisiennes suscitent bien des fantasmes, justifiés ou non d'ailleurs...

Je ne crois pas que la ville soit en elle-même un « vecteur d'épanouissement des Parisiennes » comme vous dites.

La France a été le premier constructeur automobile jusque dans les années 1903/1905 : parce qu'elle avait des chercheurs, des inventeurs, des passionnés ; après, l'Allemagne, l'Angleterre et surtout les Etats-Unis (Ford) ont mieux fait quand la phase industrialisation a été lancée.