

Nice-Monaco : au cœur de la mode des moteurbots (1894-1914)

Philippe Tétart

Université du Maine - Laboratoire VIP&S

A l'exception de quelques ouvrages grand public, parfois imprécis, l'historiographie ignore largement l'histoire du motonautisme. De même que l'aéronautique et l'automobilisme, il est pourtant à l'honneur à la Belle Epoque, tant auprès des yachtsmen et des passionnés d'automobile qu'auprès d'un public plus populaire.

Posé sur des fonds baptismaux niçois en 1894, ce nouveau sport prend ses marques entre Paris et la Normandie avant de trouver un lieu d'élection à Monaco, avec l'invention, en 1904, des régates de l'International Sporting Club.



Meeting de Monaco 1913. Canots anonyme (cliché Rol / BNF)

1. Quatre canots pour un précédent niçois

A la fin de l'hiver 1894, la baie des Anges est le théâtre de la première régates de canots automobiles¹. Elle oppose les annexes de quatre yachts, le Colibri, le Sainte-Andrée, le Gipsy et le Jolie-Brise, propriétés des frères André et Paul Chauchard – le premier est vice-président du Club Nautique de Nice, le second vice-président de l'Automobile Club de Nice – , du comte Carlo Biscaretti di Ruffia – pionnier de l'automobilisme – et de Georges Gallice, membre de la Société des Régates cannoises, passionné de canotisme et d'hydroplanes.



Fernand Forest en 1910 (cliché ROL, BNF).

De cette confrontation la presse ne fait pas mention. *Le Figaro* et *La Presse* couvrent pourtant la saison nautique azurée. Mais ils ne font état que de régates à la voile et de *steam-yachts*. A Nice, Clin-Foc et Clipper, chroniqueurs du *Phare du Littoral* et du *Petit*

¹ Nous écartons les régates à vapeur, que les côtes azurées connaissent comme en attestent les régates à la voile, à rame et à vapeur de mars 1893 à Nice (*Le Petit Niçois*, 26 mars 1893). Les premières du genre auraient eu lieu lors de l'Exposition Universelle de 1867. Elles sont considérées comme sportives à partir du début des années 1890 et sont délaissées au début du siècle. Cf. G. Guétat, *Canots automobiles : l'âge classique 1916-1939*, Boulogne-Billancourt, ETAI, 1995, p. 11.

Niçois, très instruits de l'actualité nautique, n'en disent mot, même dans leurs inventaires des faits marquants de l'année. Seul un entrefilet de *Lyon-Sport* atteste la chose².

Ce silence s'explique sans doute par l'anecdote rapportée par Fernand Forest³. Le public « nombreux et élégant » assiste en effet à la course sur la base d'un malentendu : la presse a annoncé des régates à la voile. Habitée aux régates organisées par le Club Nautique (1883) et le Club de la Voile (1888) de Nice, la foule manifeste d'abord sa désapprobation. Trop de bruit, trop de pétarades. Puis elle se laisse séduire. Ce fait est passé dans la zone grise de l'histoire. N'en doutons pas cependant : celui qui nous le rapporte, Fernand Forest, est un expert du canotage et... le constructeur des moteurs ayant permis cette régate.

Cet épisode se joue dix ans après les premières adaptations de moteurs à pétrole sur des canots. La chose intervient en effet en France entre 1883 et 1885. Nombreux sont ceux qui travaillent alors, en Europe et aux Etats-Unis, au progrès du moteur. A Paris ont lieu deux expériences décisives. En 1883, Jean-Joseph Lenoir, ingénieur belge étudiant depuis une vingtaine d'années la motorisation marine, installe le premier un moteur à quatre temps sur un canot pour relier Paris à Joinville-le-Pont. En 1884, il réussit le trajet Le Havre-Tancarville. Au même moment, Fernand Forest, mécanicien visionnaire, cofondateur du concours Lépine et qui déposa nombre de brevets touchant à la vélocipédie, à la locomotion automobile, aérienne, maritime et sous-marine, est sollicité pour concevoir un moteur à allumage électrique à deux cylindres pour un tramway. En 1885, il le teste sur un canot, *La Gazelle*. Puis il construit *Le Volapück*, qu'il présente à Paris devant ses ateliers du quai de la Rapée. Quatre ans plus tard, satisfaisant une commande, il adapte un moteur à quatre temps sur *Le Kansas*. Puis son carnet de commande s'étoffe. En 1889, pour le même riche entrepreneur genevois, il construit l'*Ellen*. Annexe de la goélette *Phébé*, ce canot est du type de ceux qui courent à Nice en 1894. Il rivalisera des années avec les nouveaux modèles, prenant par exemple une deuxième place lors des régates des Concours internationaux de 1900.

Ironie du sort, c'est à bord de *La Gazelle*, vendue, puis retrouvée à Antibes et rachetée, que Forest, considéré comme le père du canot à moteur disparaît. Invité par les organisateurs des 11^{ème} Régates internationales monégasques, le vieux maître doit, à la barre de son canot, être l'objet d'un film Gaumont durant lequel on doit le voir passer en revue les concurrents. Honneur rendu à son rôle dans l'histoire des *motorboats*. Mais le 12 avril 1914, à l'approche de la jetée, l'aréopage qui attend le « brave papa Forest » voit le septuagénaire couché et son fils à la barre : Forest vient d'être terrassé par un infarctus⁴.

² 11 février 1905.

³ F. Forest, *Les canots automobiles*, Paris, H. Dunot & E. Pinat, 1906, p. 176.

⁴ *L'Excelsior*, *Le Matin*, 13 avril 1914, *Navigazette*, 16 avril 1914, *Le Petit Niçois*, 6 et 13 avril 1914.



La Rapière III lors du meeting de Monaco 1908 (cliché Rol / BNF)

2. Premier pas meulanais (1896-1898)

Les premières démonstrations couvertes par la presse datent de 1896. Le 14 mai, pour sa fête annuelle, le Club de Voile de Paris (CVP), associé à l'Automobile Club de France (ACF), organise une excursion entre Paris et le lac de Meulan, lieu appelé à devenir un des épicycles du canotage à pétrole⁵. Depuis qu'il y a installé son siège en 1894, le CVP « diversifie ses fêtes »⁶ à des fins de propagande. En ce printemps 1896, après un rallye automobile, il invite 150 convives à déjeuner et à suivre des courses de voile et de canots à vapeur. Invités parmi les pilotes de vapeurs⁷, les canoteurs automobiles sont de simples attractions⁸. Après cette première mise à l'eau, le CVP réglemente le nouveau type de défi nautique : en février 1897, il édicte des règlements classant les embarcations en deux catégories, au-dessous et au-dessus de 6,50 mètres. Deux catégories dans lesquelles canots à vapeur et automobiles se mesurent à nouveau en mai 1897. Les embarcations équipées par Panhard, Forest, Shindler dominent les régates. *Le Gaulois* affirme qu'elles connaissent un vif succès⁹.

Le meeting de 1898 est décisif. D'abord, on y suit pour la première fois des régates automobiles avec un prix spécifique. Par ailleurs, il scelle l'entrée en scène de l'ACF : ses membres semblent s'être entichés de canot ; ils constituent la majorité des concurrents.

⁵ Le CVP est fondé en 1858.

⁶ Cf. M. Leudet, *Almanach des sports*, Paris, Ed. Ollendorf, 1899, p. 357.

⁷ Les premières courses à vapeur en région parisienne datent de 1868 (Argenteuil), la première réglementation de 1871.

⁸ *Le Gaulois*, 13 mai 1896, *Le Figaro*, 15 mai 1896.

⁹ 15 mai 1897.

Surtout, la fête « *sans entrée* »¹⁰ comprend un programme plus populaire, avec des régates à la voile, à l'aviron, des courses de godille, de barques de pêcheur et des courses au canard. Fin du huis clos : le canot à moteur semble prêt à s'offrir à un plus grand nombre. Mais il faut pour cela que soient fondées des instances organisatrices, que les constructeurs s'engagent, que le nombre de pilotes augmente, qu'émerge un calendrier, enfin que la presse se mobilise et convertisse ces rendez-vous cénaculaires en une mode.

3. Ecllosion d'une nouvelle mode sportive (1899-1903)

En juin 1899, le comité de patronage des régates de Meulan fonde l'Hélice-club de Paris (HCP) pour promouvoir un canotage de plus en plus souvent présenté comme un « nouveau sport ». La présidence d'honneur revient à Gaston Menier. Yachtsman à ses heures, l'héritier de la firme chocolatière va bientôt doter les courses de Trouville, ce qui permet de rappeler le rôle, comme pour d'autres sports, de la philanthropie sportive. La présidence échoie au comte Roger Faramond de Lafajole. Ingénieur de formation, cet ancien capitaine de frégate féru de nautisme est membre de l'Association technique de Marine et de l'ACF.

En s'inspirant de l'Union des Yachts Français, l'HCP s'attelle à préciser les catégories de canots. Il poursuit l'œuvre du CVP en organisant des « courses publiques » à Meulan et Argenteuil. Au demeurant, si le club veut répandre le spectacle des *moteurboats*, comme pour l'auto, la distinction sociale marque sa sociabilité : tout impétrant doit présenter des « preuves d'honorabilité », un parrainage et avoir les moyens d'acheter ou de piloter un canot. En 1901, fort de la passion contemporaine pour le moteur, l'HCP annonce sa structuration nationale ; il devient l'Hélice-club de France (HCF)¹¹. L'Hexagone est à l'avant-garde : le HCF devance la Marine Motoring Association (Grande-Bretagne, 1902) et le New York Columbia Yacht's Club, soit la base de la fédération américaine (1903).

L'HCF n'est bientôt plus seul. En 1903, l'ACF crée une Commission du Yachting Automobile. Selon les cas, elle concurrence les *héliciens* ou s'associe avec eux. Le caractère changeant des règlements générant une grande confusion, elle établit un règlement national des courses en accord avec le Yacht Club de France (YCF), troisième partenaire clé du secteur. Reprenant la terminologie du yachting, les bateaux sont désormais divisés en *racers* (vitesse) et en *cruisers* (croisières / tourisme). Dans les deux catégories on distingue tailles et moteurs (à pétrole ou alcool, à vapeur, électrique). Très vite enfin, apparaissent trois types d'épreuves: vitesse – un mile souvent –, endurance et courses à handicap.

¹⁰ *La Presse*, 16 mai 1898.

¹¹ *La Presse*, 3 février 1901. L'Hélice-club se dote par ailleurs d'un bulletin en 1909.



L'Helice Club se préoccupe de développer un canotisme de loisir. Vers 1905.

La période 1899-1903 voit aussi une augmentation significative du nombre de canots de loisir. La possibilité d'en louer à Paris auprès de la Paris Yachting Agency, témoigne de cette évolution. La chose est accueillie comme un bienfait sportif, ludique et comme un nouveau chapitre du progrès par le moteur. Les critiques sont rares. On trouve certes des contrariés, tel ce plumitif marseillais regrettant que les « vrais yachts » soient concurrencés par « les machines de course à voile », elles-mêmes voyant « *leur domaine envahi par les canots à moteur* »¹². Mais l'enthousiasme prévaut et des fabricants de mécanique, de voitures, se lancent dans la construction de moteurs marins à destination sportive, militaire et touristique. Ils se prévalent d'emblée de leur participation aux régates de Meulan, tels les établissements Mesnay, de Saint-Quentin (Aisne), qui lancent en 1899 l'Abeille, moteur adopté par les canots des Ponts-et-Chaussées. Le canotage sert ainsi l'industrie du moteur à deux égards : c'est un banc d'essai moins coûteux que la course automobile et son potentiel de séduction auprès du public s'affirme rapidement.

NOUVELLES DU JOUR

Canots automobiles. — Avis aux constructeurs et aux propriétaires de canots automobiles :

Des épreuves réservées à ce genre d'embarcations seront organisées, par le Club nautique de Nice, pendant la grande semaine.

Ces courses auront lieu dans la baie des Anges et de Nice à Monte-Carlo.

Ce sera la grande journée des canots à pétrole.

3 décembre 1899. Dans *La Presse*, Georges Berg, titulaire de la chronique sportive, relaie l'appel du Club Nautique de Nice pour des régates automobiles.

¹² *La Vedette*, 8 août 1900.

Au plan compétitif, entre 1899 et 1902, on court à Arcachon, Cannes, Nice, Monaco, Dieppe, Trouville, Joinville, Juvisy, Vincennes et Le Pecq notamment. En 1900, à la demande du comité d'organisation de l'Exposition Universelle, l'HCF organise des démonstrations à Argenteuil. Les 40 embarcations, dont 27 canots à pétrole, reçoivent, de l'avis de la presse, les faveurs d'un large public. On parle des régates dans les quotidiens, les titres sportifs et automobiles, les périodiques féminins, pour la jeunesse. Il ne manque que des rendez-vous phares pour que l'attention pour le canotisme et sa mode naissante se déploie. La chose advient avec deux courses de 1903 : Les Couleurs de Paris et Paris à la Mer. Dans les deux cas, schéma classique, la grande presse et la presse spécialisée, associées aux institutions sportives, inventent et promeuvent le spectacle dont elles ont besoin pour réunir des spectateurs, *faire événement*, informer, s'attacher la curiosité ou l'intérêt des lecteurs et, en fin de compte, en tirer des dividendes.

Les Couleurs de Paris – ou « Paris Couleurs », ou « Coupe Dubonnet » – est créée par *La Presse*, à l'initiative de son chroniqueur sportif, Guy de Lafreté, associé au *Yacht* et au Cercle de la Voile de Poissy. Patronnée par Marius Dubonnet, vieil adhérent du Cercle de la voile de Basse-Seine et futur membre la première Académie des Sports (1905), elle a lieu fin juillet. Elle captive d'autant plus le public qu'elle est très attendue par la presse, que son accès est gratuit et qu'elle se court sur 100 km alors que pilotes et canots se mesurent jusque-là sur 10 à 25 km.

Paris à la Mer, fin août, est plus déterminante. Forest juge qu'elle déclenche « un vrai sentiment de curiosité et d'intérêt de la grande masse du public¹³ ». Epreuve à étapes entre Paris, Trouville et Deauville, elle est organisée par *Le Vélo* et l'HCF. Elle reçoit l'imprimatur du ministère de la Marine, des Colonies et des Travaux Publics, le soutien de la municipalité de Paris et du Service de la Navigation sur la Seine qui bloque le fleuve le temps de l'épreuve. Elle est dotée d'un Prix du Président de la République qui est à notre connaissance le premier prix présidentiel décerné dans le domaine sportif. Dans la large couverture dont elle est l'objet la description d'une « *foule considérable* » dans les villes et villages traversés par la flottille motorisée est récurrente¹⁴. Forest, peu enclin aux hyperboles, parle d'un « *succès colossal* », de pilotes allant de « *triumphes en triumphes* », d'une foule « *compacte et bruyante* » qui, au jour du départ, sous le Pont de Neuilly, brasse « *automobilistes, chauffeurs, constructeurs, ouvriers de l'automobiles et curieux* »¹⁵. La foule semble aussi dense sur les plages de la Manche pour la course qui succède à Paris à la Mer, avec les mêmes concurrents : la Coupe Menier, épreuve de vitesse entre Trouville et Deauville co-organisée par *Le Vélo* associé cette fois à *Yachting-Gazette* et au YCF.

¹³ F. Forest, *op. cit.*, 1906, p. 188.

¹⁴ Voir *Le Temps*, 2 et 3 septembre 1903.

¹⁵ F. Forest, *op. cit.*, 1906, p. 187-188, p. 191.



Sur les rives de la Seine lors du Paris-Couleur de 1910. Public suivant le Chanteclerc (cliché Rol / BNF)

D'autres épreuves consolident ce calendrier encore très parisien. En octobre, la « Coupe de *L'Auto* » se court sur 40 km à Argenteuil. En novembre, la « Coupe Georges de la Nézières » – ancien athlète, bienfaiteur du Stade Français et piqué d'automobilisme – oppose les racers sur 100 km sur un circuit tracé entre Reuil et Coubervoie. En septembre, Guy de Lafreté, partisan mais finement instruit de l'actualité peut écrire : « *Les canots automobiles ont pris décidément une place prépondérante dans le sport automobile (...), des épreuves d'importance variée surgissent de tous côtés* »¹⁶. Peu après, le même et quelques autres assurent que la section des canots automobiles est le « clou » du Salon Automobile 1903¹⁷. L'enthousiasme de Lafreté tout comme le patronage des journaux redisent le rôle central des journalistes et de la presse dans la promotion de tout nouveau sport. L'année 1904, au cours de laquelle le canot à moteur s'impose à la Une au gré d'un retour vers ses terres natales azuréennes, confirme ce mariage des genres.



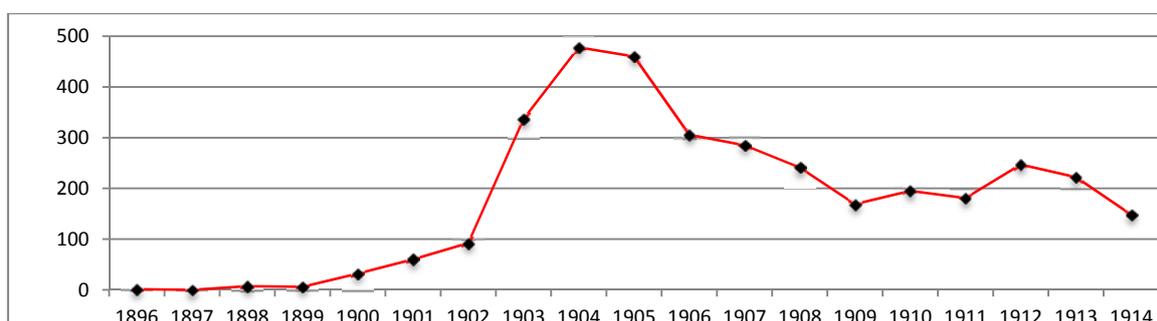
Départ des cruisers. Meeting de Monaco en 1907 (cliché Rol / BNF)

¹⁶ *La Presse*, 28 septembre 1903.

¹⁷ *La Presse*, 15 décembre 1903.

4. 1904, année phare du canotisme

« Nous n'en sommes qu'au début du nouveau sport » lit-on dans *l'Année Industrielle* début 1904¹⁸. De fait, cette année riche d'événements est un premier sommet du yachting automobile retraduit par une inflation informative. Ainsi les rédacteurs de *L'Humanité*, pourtant peu portés sur la célébration des sports bourgeois – mais férus de sports mécaniques – parlent dès le lancement du quotidien, en avril, de canotage motorisé. Ce point est capital. En effet, si, en n'oubliant jamais que la question de la réception est un « point aveugle » pour l'historien¹⁹, on accepte l'idée que la « transaction » presse/lecteurs est fondée sur un commerce au sens propre et figuré lié à une demande sociale suscitée puis satisfaite, on est tenté de voir dans cette poussée le signe d'une véritable popularisation²⁰.



Occurrence des expressions « canots automobile » et « yachting automobile » dans *Le Figaro*, *Le Gaulois*, *La Presse*, *L'Echo de Paris*, *Le Temps*, *La Croix* et *Le Matin*

Le tournant de 1904 se caractérise d'abord par une dynamique compétitive. En dehors de nouvelles courses à Arcachon, Nantes, Amiens, Evian et Lucerne, elle s'exprime surtout dans la Seine, sur la Manche et plus encore entre Antibes et Monaco.

Dans la Seine, les concours d'élégance se multiplient et les courses sont visitées par un nombre croissant de spectateurs. Au meeting de Juvisy, Raymond Lestonnat²¹ voit des rives « noires de monde²² ». Lors de la Coupe de *L'Auto*, qui va devenir la traditionnelle compétition de clôture de la saison, 10 000 spectateurs se massent autour du bassin de Maison-Laffitte. C'est depuis Paris enfin que *Le Journal* lance un Tour de France (suivant un itinéraire Dunkerque-Bayonne-Sète-Nice) et que l'ACF lance sa Coupe de l'Atlantique.

Sur la Manche, outre la réédition de Paris à la Mer (10 000 spectateurs estimés au départ), ce sont moins les courses côtières qui marquent les esprits que l'entrée dans l'ère

¹⁸ L. Figuiet, *L'Année industrielle*, 1904, p. 308.

¹⁹ P. Albert, in Cl. Bellanger et alii (dir.), *Histoire générale de la Presse en France*, PUF, Paris, 1973, p. 147-148 ; et D. Kalifa, « L'ère de la culture-marchandise », in « Aspects de la production culturelle au XIX^e siècle. Formes, rythmes, usages », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, n°19-1999.

²⁰ J. Julliard, « Foule, public, opinion », in *Mil neuf cent. Revue d'histoire intellectuelle*, n°28, 2010.

²¹ Ancien officier de marine, membre du Conseil supérieur de la navigation maritime, membre de l'Hélice-Club, rédacteur de *Navigazette*, collaborateur du *Matin* et de *L'Illustration* sera délégué du comité d'organisation de Monaco.

²² *Le Matin*, 26 septembre 1904.

de l'*offshore* avec la traversée vers l'Angleterre. En avril a lieu la Coupe Récopé, première transmanche Calais-Douvres dotée des prix offerts par le ministère de la Marine, l'ACF, l'AC de Grande-Bretagne et le Royal Yacht Club de Douvres. Les 23 concurrents défient les vagues au milieu de torpilleurs anglais et français qui leur servent d'assistance tout en leur indiquant le cap. En août, la course Calais-Folkestone, voulue par l'ACF, voit s'élancer canots à vapeur, à pétrole, à alcool, électrique dans une course présentée comme « sensationnelle » par *L'Humanité*²³.

5. Coup d'éclat à Monaco

Mais c'est le rendez-vous printanier de Monaco qui, de loin, réunit le plus de canots, de monde et suscite le plus de presse et de commentaires élogieux. Au plan journalistique, certes, les courses de Cannes, Menton, Nice sont suivies depuis 1899-1900 – ainsi celles données dans le cadre de la Semaine de l'Automobile cannoise (1904) – mais sans comparaison possible avec le volume d'articles et d'articulets consacrés au rendez-vous du Rocher.

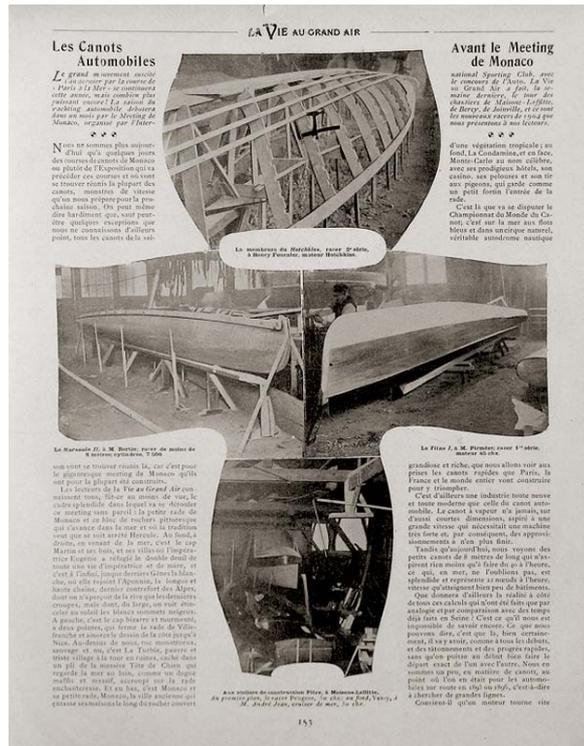
L'idée d'un meeting monégasque naît en 1903 dans l'esprit de Camille Blanc. Président de la Société des Bains de Mer de Monaco et de l'International Sporting Club, administrateur de casinos et maire de Beausoleil, ce féru de sports hippiques assiste alors à la première de Paris à la Mer. Conquis – et peut être influencé par la Coupe Harmsworth lancée en 1903 en Grande-Bretagne –, il imagine un meeting à Monaco pour ponctuer la saison. Il s'en ouvre à la famille Gobron²⁴. Celle-ci lui recommande de se lier avec Georges Prade. Ancien cycliste émérite, chronométreur à ses heures, Prade, formé au *Vélo* et attaché à *La Vie au Grand Air*, travaille aussi pour *Le Journal*. En 1904, il rejoint *La France Automobile* et prend la direction d'un nouveau quotidien sportif, *Les Sports*. Camille Blanc s'assure aussi le concours de Charles Faroux. Ce polytechnicien passé au journalisme écrit dans *L'Auto* et *La Vie automobile*. Passionné de courses automobiles, il sera le représentant monégasque auprès de la Fédération internationale de motonautisme (1908) et le premier directeur de course des 24 Heures du Mans (1923). Quant au comité d'organisation, il reçoit notamment le renfort du sénateur Gustave Gobron, d'Henri Desgrange, patron de *L'Auto*, de Boyer, directeur du *Yacht*, et de Gabireau, chargé spécifiquement de l'exposition de canots.

Le programme conçu par cette troïka avec la bénédiction d'Albert I^{er} de Monaco, de l'HFC et de l'ACF, est annoncé en novembre 1903 dans *L'Auto*. Les grands quotidiens relaient l'information. L'attention croît au fil des semaines. On dit l'inévitable élégance du rendez-vous, par avance nimbé par la tradition du yachting monégasque²⁵. Mais si ce futur temps fort de la Riviera retient l'attention, c'est aussi parce que les régates seront internationales, qu'elles seront organisées dans le cadre d'un salon spécialisé, qu'elles constituent enfin un important ban d'essai géant pour l'expérimentation des moteurs et des coques. La tenue, au même moment, du salon automobile niçois, des régates internationales de Nice et de Menton et le fait que plusieurs épreuves du meeting se courent entre Antibes, Nice, Menton et Monaco décuplent l'attention pour cette Côte d'Azur si sportive.

²³ 9 août 1904.

²⁴ Le père, Gustave, est sénateur, le fils, Jules, pilote d'aéroplane.

²⁵ Elle remonte à 1862 avec les premières régates à la voile et s'affirme en 1888 avec la création par le prince Albert I^{er} de la Société des Régates. Pour un panorama de l'histoire sportive de Monaco : Y. Blanc-Chabaud, *Monaco. Naissance d'une vocation sportive, 1862-1939*, Sportel, Monaco, 1999 ; A.Z. Labarrère (dir.), *Monaco, port des princes*, Monaco, Yacht Club de Monaco, 1996 ; *Yachting et progrès technologique à Monaco*, Ed. Yacht Club de Monaco, Monaco, 1994.



25 février 1904. Dans *La Vie au Grand Air*, Georges Prade explique la fabrication des canots.

Le 22 mars, trois jours après l'inauguration du salon par le prince de Monaco, canots déjà réputés – *Le Marsouin*, *Napier*, *Dubonnet*, *Lutèce*, *La Rapée*, *Le Trèfle-à-quatre-feuilles*, *Mercedes*, etc. – et prototypes font leurs premiers essais dans le Port Hercule. Les épreuves exigent une mer d'huile pour éviter les accidents. Si certains canots comme le *Mercedes* ont éprouvé leur résistance, d'autres n'ont jamais vu l'eau et Guy de Lafreté se permet d'ironiser sur les « *Robinson Crusôé du yachting* »²⁶. Le programme comprend sept jours de régates pour *racers* et *cruisers* de différentes tailles et cylindrées, puis des épreuves du miles et du kilomètre. Une journée de courses à handicap parachève le calendrier.

Le 5 avril, à 7h55, un coup de canon libère dix *racers* de moins de 8 mètres pour une régates de 150 km. « Trains et tramways » déversent alors des milliers de spectateurs appartenant au « Tout Côte d'Azur²⁷ ». Six heures plus tard, Alphonse Tellier, sur *La Rapée III*, propulsé par un moteur Panhard et Levassor, est le premier vainqueur du meeting. Le 12 avril, après une trentaine d'épreuves (la plus longue se courant sur 200 km) et plus d'un millier de sorties de canots sur le port, les régates prennent fin. *Le Trèfle-à-quatre-feuilles*, avec quatre victoires et 17 400 francs de prix, est le grand vainqueur de la semaine. Le 15, c'est au tour du salon située au parc d'exposition de la Condamine de fermer ses portes.

²⁶ *La Presse*, 23 mars 1904. De fait, certains amateurs se lancent dans l'aventure sans grande préparation. Cf. Y. Blanc-Chabaud, *op. cit.*, 1999, p. 135.

²⁷ A. Z. Labarrère, *op. cit.*, 1996, p. 117.



7 avril 1904. Les canots en Une de *La Côte d'Azur sportive*, avec une invitation pressante à visiter le stand Rochet-Schneider...

Les superlatifs fleurissent pour dépeindre le caractère « *grandiose*²⁸ » du raout ; l'exposition de sociabilités fortunées ; l'ambition, le succès et la richesse au sens propre et figuré des épreuves²⁹ ; les victoires de moteurs français (Delahaye, Peugeot, Panhard...) ou l'image de ban technologique (nombre de moteurs devant équiper les futures voitures de la coupe Gordon-Bennett).

Le meeting monégasque aussitôt devient une référence, réglementaire notamment, nombre de régates se déroulant dès lors sur le modèle monégasque, comme à Arcachon. Dans *Les Sports*, Georges Prade, quoique partie prenante, peut raisonnablement écrire que Monaco a offert pour la première fois un plateau et un programme de longue durée capables de captiver un très large public³⁰.

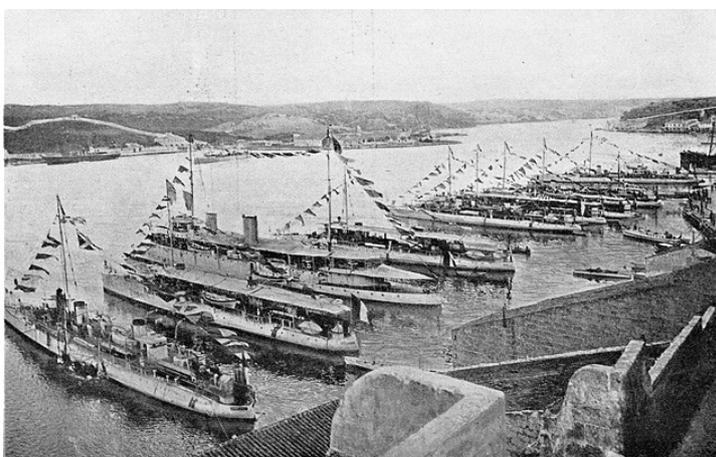
La mise en lumière de la Côte d'Azur en 1904 est liée à une seconde aventure : la Coupe de la Méditerranée. Courue en octobre entre Alger, Port Mahon et Toulon, cette épreuve conçue par *Le Matin* fait la une de plusieurs autres quotidiens, tant à cause du défi qu'à cause de sa logistique. Les ministères de la Marine et de la Guerre diligent en effet une

²⁸ *Le Petit Niçois*, 13 avril 1904.

²⁹ Avec 500 000 francs pour l'organisation et 100 000 francs de prix, l'épreuve est de très loin la plus dotée de toutes celles qui existent. Par comparaison, les épreuves des Concours de 1900 sont dotées de 24 000 francs de prix.

³⁰ Cité par G. Géraud, *op. cit.*, 1995, p. 14.

dizaine de navires pour l'assistance. Cette coûteuse intendance suscite la colère de certains militaires et parlementaires. Le débat prendra d'ailleurs une tournure critique en mai 1905³¹. Lors de la deuxième édition, les canots, mal adaptés à la course hauturière, essuient une tempête. La Marine mène alors le sauvetage, difficile, de 6 des 7 canots engagés, le dernier échouant sur les côtes de Sardaigne. *Le Matin* aura beau parler d'une « *glorieuse journée*³² » pour l'armée et pour les pilotes, la polémique gagne la Chambre. Elle n'entame cependant pas le soutien de l'Etat. Un soutien lié à des enjeux moins sportifs que militaires et industriels. Pour preuve, fin septembre 1904, alors que des critiques fusent déjà, le ministère de la Guerre annonce l'organisation de courses de motocanots à la demande des officiers de Marine, lesquels vont bientôt être autorisés à se regrouper dans la Ligue Maritime pour assouvir leur passion et concevoir les adaptations militaires des canots. L'idée est présente depuis 1902-1903 : les canots « *annoncent une nouvelle ère pour la Marine*³³ ». A partir de 1905, cette question du transfert technologique, de plus en plus prégnante, éclipse pour partie la focalisation compétitive.



Bateaux de marine et canots au départ de Port Mahon. *L'Illustration*, 20 mai 1905.

5. 1905-1911 : diversification des enjeux et internationalisation

Entre 1905 et 1907, le meeting de Monaco, Paris à la Mer et ses épreuves associées (Coupe Menier, puis Drexel) réunissent un public grandissant : ainsi les 200 000 spectateurs qui, d'après la presse, assistent successivement, en 1907, à la Traversée de Paris à la nage et au départ de la course vers la Manche. De nouveaux rendez-vous ont lieu à Lyon, sur l'Atlantique (Royan, Pauillac, Bordeaux), dans les villes d'eau (Aix-les-Bains), dans les stations balnéaires (Coupe Burton à Cannes). On invente des courses pour les petites embarcations, à l'image de la Coupe Baranger du Bois de Boulogne (1907). La presse promeut toujours la compétition, comme *Matin* qui lance la Coupe de la Seine en 1908, au cœur d'un Paris encore populaire.

³¹ On a une illustration de la mobilisation militaire dans un reportage Pathé non daté, mais datant d'avant 1914 [archives Gaumont-Pathé, VF 53].

³² 10 mai 1905.

³³ 22 septembre 1904.

Après l'*offshore*, vient aussi le temps des raids avec « Paris à la Mer Noire » (1906³⁴), modèle de course transcontinentale déjà existant pour l'automobile et en vélocipédie. Si le volume d'information consacré aux canots recule entre 1906 et 1909, les journaux restent mobilisés pour la bonne et simple raison que certains d'entre eux sont partie prenante. Le cas de la Coupe du Salon de l'Automobile 1905 en témoigne magistralement. Organisée par *L'Auto*, elle compte douze épreuves dotées par autant de journaux, soit *Le Matin*, *Le Gaulois*, *Le Figaro*, *La Presse*, *Le Petit Parisien*, *L'Eclair*, *L'Echo de Paris*, *Le Petit Journal*, *Le Journal des débats* – c'est-à-dire nombre des plus grands quotidiens nationaux – et, côté des titres spécialisés, *La Vie au Grand Air*, *Yachting-Gazette*, *La France Automobile* de Georges Prade et, bien sûr, le quotidien d'Henri Desgrange. Il n'existe pas de plus franche illustration de la mobilisation médiatique sur le front sportif. Dans un autre registre, les finances de l'HACF présentent un excédent de recettes jusqu'à la veille de la Grande Guerre. Le canotisme se porte bien. Mais même si la presse, après 1907, parle encore de dizaines, voire de centaines de milliers de curieux lors de certaines épreuves³⁵, l'effervescence des premiers grands rendez-vous semble être retombée, et s'il n'est jamais figé le calendrier repose surtout, jusqu'en 1914, sur les épreuves créées en 1903-1904.



Signaux de course lors de l'épreuve 1913 (cliché Rol / BNF)

³⁴ La course se déroule entre Nogent-sur-Marne et Sulina de Constanza, sur une distance de 2170 kilomètres.

³⁵ En l'espèce pour la Coupe de *L'Auto* 1913 (*Navigazette*, 30 octobre 1913).

Pourquoi un tel effet de seuil ? En l'absence d'archives, on ne peut que radiographier la presse et entendre les témoins de l'époque pour tenter de l'expliquer. Peut-être, d'abord, pour des raisons médiatiques. Les journaux, engagés ou non dans l'organisation des courses, parlent moins de canotisme après le pic de 1904. La capacité d'attraction de la *nouveauté* n'est pas un capital inépuisable. Après le temps de l'excitation, de la découverte et de l'introduction du canot à moteur dans l'agenda setting vient sans doute celui d'une gestion informative plus mesurée. Personne, au demeurant, ne disconvient que la course reste un formidable banc d'essai. Monaco, qui accueille des hydroplanes (dit aussi « glisseurs ») en 1907, puis les premiers hydravions en 1913, reste un laboratoire international. Nonobstant, ces nouveaux engins à hélice aérienne nous renvoient du côté de l'aéronautique. Or celle-ci plane au-dessus des autres passions sportives. Et on ne peut oublier que l'automobilisme captive l'opinion. L'aviation et l'automobilisme constituent plus de 25% de l'information sportive quotidienne des années 1900. Le yachting automobile n'en représente que 1,5% en 1904 et s'effondre à 0,15% en 1914. Cette petite niche, au sens pratique et médiatique, ne peut rivaliser avec les autres grands véhicules du progrès sportif et civil par le moteur. De fait, lorsque l'innovation aéronautique et automobile est incessante, la recherche sur les canots à moteur, moins complexe, marque le pas à partir de 1909³⁶.

D'autre part, dès 1903-1904, les commentaires sur l'avenir du motonautisme riment avec utilitarisme, projections industrielles, militaires. On attend de ce canot miracle qu'il apporte « gloire et profit³⁷ ».

A partir de 1906, le thème jusqu'alors secondaire du canot de tourisme passe au premier plan. Il entraîne alors une distinction claire entre soutien aux courses, volonté de populariser le spectacle et appel à un canotisme de loisir aux retombées industrielles durables. Ce tournant se lit bien dans un des organes du yachting, *Navigazette*. Raymond Lestonnat (qu'on ne peut taxer d'anti-compétiteur puisqu'il est membre du comité d'organisation de Monaco et organisateur des Couleurs de Paris) et ses collaborateurs y soulignent que l'industrie doit désormais « *diriger ses efforts [vers] le tourisme nautique³⁸* ». « *La griserie de la vitesse [ayant] fait son temps* », il faut constituer une « *clientèle sûre* » et développer l'industrie de la navigation de plaisance³⁹. Cette préoccupation imprègne jusqu'à la terminologie : à partir de 1910, les *cruisers* engagés dans Les Couleurs de Paris sont rebaptisés *touring-cruisers*. Parallèlement, les instances spécialisées s'engagent : en 1908, le Touring Club de France entre en scène pour négocier avec Paul Doumer, rapporteur général du budget pour le gouvernement Clémenceau, la limitation de la taxe sur les propriétaires de canots automobiles. Le souci de créer un marché de loisir (fluvial et maritime) concurrence donc l'idéal sportif. Ce dernier ne disparaît pas cependant.

Il faut aussi évoquer le versant militaire et maritime. Le principe d'un transfert technologique s'impose ici dès 1900. Le soutien officiel – ministériel, préfectoral, administratif... – à presque toutes les courses, l'aide logistique (navires d'escorte, blocage des fleuves) et le soutien présidentiel symbolique (prix de Paris à la Mer dès 1903) ne laissent aucun doute sur l'engagement de la puissance publique. Mais celui-ci n'est pas désintéressé. Dès 1902-1903, les acteurs du canotisme instruisent le dossier des adaptations militaires et civiles. En 1905, à la demande du ministère de la Marine, un rapport souligne l'intérêt de l'Armée et de la marine marchande⁴⁰. Trois ans plus tard, Alfred Picard, ministre de la Marine du gouvernement Clémenceau, profite du soutien qu'il apporte à Monaco pour insister auprès de Raymond Lestonnat sur l'intérêt de construire des

³⁶ G. Guétat, *op. cit.*, 1995, p. 17.

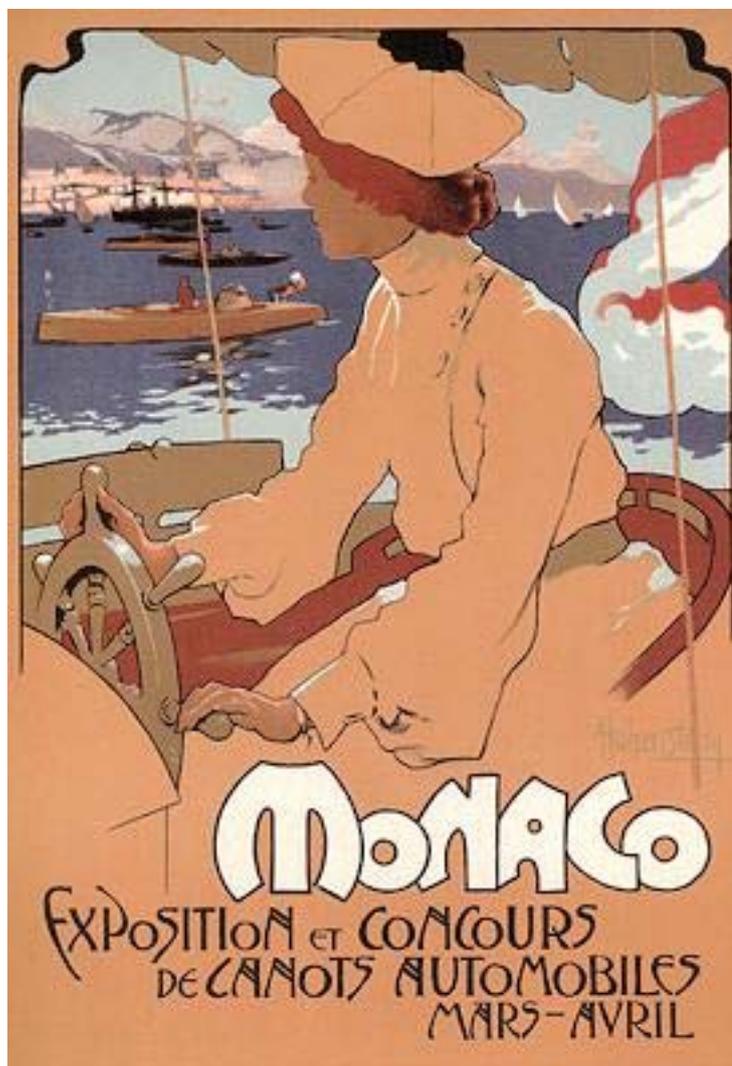
³⁷ *Mon beau livre. Magazine de la jeunesse*, 15 février 1906.

³⁸ P. Contreau, *Navigazette*, 25 janvier 1906.

³⁹ *Navigazette*, 20 septembre et 26 juillet 1906.

⁴⁰ Cité par F. Forest, *op. cit.*, 1906, p. 346.

embarcations de service⁴¹. D'ailleurs, certains concours de vedettes d'escadres finissent pas voler la vedette aux canots (Nice, Arcachon) et, sur le versant artisanal et commercial, des courses de bateaux de pêche dotés de motorisations dernier cri apparaissent ça et là. Cette marine de pêche est un autre aspect du glissement utilitaire du regard porté sur le canotisme. Et on peut le dire aussi, avec des enjeux moins forts, mais notables, du sauvetage.



Affiche de 1914 éditée en Italie.

Si les courses demeurent populaires, même si elles voient les embarcations courir toujours plus vite, même si Monaco reste un rendez-vous célébré, cette nouvelle donne entraîne des doutes avoués. Peut-être est-ce une des raisons pour lesquelles, sans renier ces enjeux nouveaux, les acteurs du yachting automobile décident d'accélérer l'organisation internationale afin de relancer un volet compétitif dont ils craignent qu'il s'essouffle, refermant alors la parenthèse d'une ivresse sportive éphémère.

⁴¹ *Navigazette*, 25 mars 1909.

Le canotisme a beau être une mode sportive très gallocentrique et d'ailleurs assez patriotique tant la célébration du cylindre français est récurrente, les germes de l'internationalisation viennent assez vite. En 1903, des canots anglais participent aux courses françaises. En 1904, des Américains viennent à Monaco. Trois ans plus tard, les éliminatoires de la Coupe Harmsworth réunissent des équipages anglais, américain et français à l'Île de Whight, la finale se déroulant à Arcachon. Les responsables du HCF, de l'ACF, du YCF, baignés dans le mouvement très parisien d'internationalisation des instances sportives⁴², s'appuient alors sur cette ébauche d'internationalisation et fondent une fédération. Sur une initiative des Anglais, des Allemands et des Français, un premier congrès international se tient à Londres en janvier 1908. Un second est réuni à Paris en juin, au siège de l'ACF. Les délégués anglais, français, italiens, belges, allemands, hollandais, monégasques et suisses y fondent l'Association internationale du yachting automobile (AIYA). Le Comte Récopé, qui a donné son nom à la coupe de la Traversée de la Manche, en devient le premier président. Georges Prade en est le secrétaire permanent, montrant encore la centralité de Monaco dans l'histoire du motonautisme. Basée à Paris jusqu'à la guerre⁴³, la fédération, qui obtient d'emblée le sésame olympique, pense d'ailleurs l'avenir en fonction avant tout de Monaco ; à telle enseigne que, de tâtonnements en ajustements, le règlement monégasque finit, à partir de 1913, par devenir canonique⁴⁴. Désormais, en France, en Italie, en Hongrie, en Suède, en Allemagne, en Espagne, en Suisse... on court à *la monégasque*.



Le Parc d'exposition monégasque en 1910 (cliché Rol / BNF)

⁴² Cf. P. Clastres, « Le sport français au défi de l'olympisme » in Ph. Tétart (dir.), *Histoire du sport en France*, tome 1, Biarritz, Vuibert, 2007, p. 209-225.

⁴³ Monaco devient le siège de l'Union Internationale du Yachting Automobile en 1922 ; puis Union motonautique internationale (1927). En France, en 1922, la commission de l'ACF est la base de la Fédération française de la navigation automobile, puis Fédération Française Motonautique (1943).

⁴⁴ *Navigazette*, 1^{er} août 1912.

6. Monaco en tête d'une relance en demi-teinte

Après la relative accalmie compétitive de 1907-1910, une reprise intervient. De nouvelles courses apparaissent à La Baule (1910), à Alger, entre Monaco et Toulon (1912), au Havre (1913). Des meetings gagnent en notoriété, comme Arcachon⁴⁵. L'innovation revient dans le champ, avec la présentation des aéroglistes Tellier en 1912 lors de Paris à la Mer. Les courses parisiennes et normandes reconquièrent l'attention des journalistes. Les thuriféraires, à qui il semble que la prospérité compétitive est de retour peuvent titrer : « *Un succès triomphal – Vitesse et foule*⁴⁶ ».

Le meeting monégasque de l'International Sporting Club reste le cœur de ce motonautisme qui se relance, mais sans réveiller un enthousiasme comparable à celui de 1903-1905. Si la presse est moins engagée, jusqu'à l'édition de 1914, le public ne boude pas. Monaco s'ouvre à une popularisation plus tôt venue à Paris et sur les berges de la Seine. Si certains d'images d'Actualités sur la course laissent voir, en arrière plan, la présence d'un public chapeauté de casquettes plutôt que de couvre-chefs plus élaborés⁴⁷, les courses restent avant tout un rendez-vous mondain et c'est d'ailleurs sur cet aspect que les informations cinématographiques s'arrêtent. Ce sont des têtes couronnées qu'on parle, lorsqu'elles visitent les courses ou – à l'image de l'infante Eulalie d'Espagne brisant le champagne sur l'étrave du racer *Sigma IV* (1913) devant les caméras Gaumont⁴⁸ –, lorsqu'elles parrainent des épreuves, des écuries. Pour le reste, ceux qui ont le privilège de se libérer une semaine et d'acheter des billets Paris-Monaco, même avec les réductions offertes par le PLM à partir de 1909, ne sont pas ceux qui suivent librement les évolutions des canots à Argenteuil ou sur le clapot de la Seine. « *Sous le soleil splendide* » de Monaco, c'est le règne du *high life* qui commande à la réunion des « *foules considérables*⁴⁹ ». Popularisation médiatique n'est pas démocratisation.

Monaco reste une vitrine industrielle sans concurrence à part celle sporadique des salons de Budapest (1907), de Berlin (1909) et de la section des canots lors des salons parisiens. Elle est une « course technologique⁵⁰ » servie par un plateau de pilotes réputés ou d'entreprises à l'image d'Emile Dubonnet, sportsman émérite qui conduit *Le Titan* puis *Le Vonna*, embarcations construites pour lui et son frère Marius avec une motorisation Delahaye, constructeur très investi depuis 1904⁵¹. Le prince enfin y apporte sa présence, chaque année. Quant aux moyens, ils sont là : en 1905, s'affrontant à une grève des fondeurs-mouleurs parisiens, puis des cheminots, Georges Prade va jusqu'à proposer des primes pour éviter que le meeting soit reporté !

⁴⁵ La lecture de *L'Avenir d'Arcachon* montre que le canotisme y devient un enjeu entre 1905 et 1910.

⁴⁶ Raymond Lestonnat à propos des Couleurs de Paris en 1913, *Navigazette*, 30 octobre 1913.

⁴⁷ Voir par exemple les films Pathé-Gaumont 1912 [1216GJ 00001, 1215GJ 00019] et 1913 plus particulièrement [1316GJ 00020].

⁴⁸ Archives filmées Pathé-Gaumont 1913 [1312GJ 00012].

⁴⁹ *Le Gaulois*, 8 avril 1909.

⁵⁰ *Le Gaulois*, 12 janvier 1909.

⁵¹ G. GUETAT, « Les aventures du Père crache le feu », *Monuments historiques*, n°199, novembre-décembre 1995, pp. 49-53.



Au centre : Fernand Forest (de dos), le prince Albert et Georges Prade avant le lancement des épreuves de 1914 (cliché Rol / BNF)

Le nombre de participants tout d'abord augmente : 53 bateaux en 1904, 106 en 1905. Puis il fléchit : 75 en 1907, 67 en 1908... Une situation due notamment à la défection des pilotes et constructeurs étrangers (exception faire de Daimler) qui craignent, d'après les journalistes, la suprématie des coques et des moteurs conçus en France⁵². De fait, en 1914, la majorité de la cinquantaine d'embarcations engagées est française. Monaco n'en reste pas moins la capitale de la vitesse sur mer. La meilleure performance de 1904 était de 37 km/h. En 1914, lors des essais, le racer-glisseur *Sigma-Despujols* court le miles à 98,5 km/h cependant que les croiseurs, bien plus lourds, dépassent les 80 km/h. La diversification des démonstrations et des engagements permet de compenser la perte d'attractivité des seuls canots. En 1907 on voit concourir pour la première fois un hydroplane, celui du comte Lambert. En 1913, 17 hydroaéroplanes biplan et monoplan animent la première Coupe d'Aviation maritime l'Aéro-club de France ; coupe étroitement associée au meeting de canots. Ce pas de côté vers l'aviation, voulu par Camille Blanc pour relancer Monaco⁵³, permet la venue de marques qui gagnent très vite en prestige, tels Farman, Nieuport, Bréguet, de pilotes vedettes tel Roland Garros et, pour finir, d'un public sans doute plus populaire et large que celui des canots et des épreuves de tir aux pigeons, de tennis, de voile – sans parler du tout jeune rallye – qui scandent la saison monégasque. Un public sans doute plus exalté par les records d'altitude que par les records de vitesse qui, somme toute,

⁵² Voir l'analyse de P. Andrau, *Le Petit Niçois*, 22 avril 1914.

⁵³ A. Z. LABARRÈRE, *op. cit.*, 1996, p. 133.

se banalisent. Du côté médiatique, les envoyés parisiens restent élogieux et se félicitent qu'après une petite traversée du désert liée à la concurrence de l'automobile et de l'aéronautique, les canots redressent l'étrave. Mais, si personne ne semble douter au soir du 21 avril 1914, après deux semaines d'épreuves, que 1915 sera un cru meilleur encore, c'est bien autant à cause des performances des canots qu'à cause du spectacle aéronautique qui, au bout du compte, semble prendre le pas sur celui du canotisme⁵⁴.



Canot anonyme en course en 1914 (cliché Rol / BNF)

L'histoire du canot automobile, en son versant de loisir, puis compétitif, technique et utilitaire peut se décliner au plan géographique. Cette géographie – et sans doute devrait-on aussi parler de *géographie sociale* – met clairement la Côte d'Azur de la Belle Epoque à l'honneur, même si Paris et la Normandie, et dans une moindre mesure la Côte Atlantique, jouent elles aussi un rôle important dans la diffusion première du canotisme automobile.

Des régates pionnières de 1894 aux courses niçoise et cannoise de 1900-1902 pour en arriver, bien sûr, au rendez-vous phare, de Monaco, la Riviera française est au cœur d'une histoire mariant étroitement sport et défi technologique. Cette histoire s'inscrit dans le cadre plus large de celle des sports azuréens dont on sait qu'à maints égards, ils furent eux aussi pionniers. On ne saurait donc totalement s'étonner du rôle que Nice et Monaco jouent dans l'épopée motorisée rapportée ici. Un rôle qui, du reste, dépasse l'année 1914 puisque les régates monégasques reprennent après-guerre et jusqu'en 1923 ; mais sans le succès d'avant-guerre cependant⁵⁵, ce qui permet de dire que l'Âge d'or du motonautisme s'est pour l'essentiel se joue dans la baie d'Hercule entre 1904 et 1914.

⁵⁴ A titre d'exemple la synthèse de M. Avenat, *Le Petit Parisien* du 22 avril 1914.

⁵⁵ Y. Blanc-Chabaud, *op. cit.*, 1999, p. 141.



Le public à Monaco, 1907 (cliché Rol / BNF)