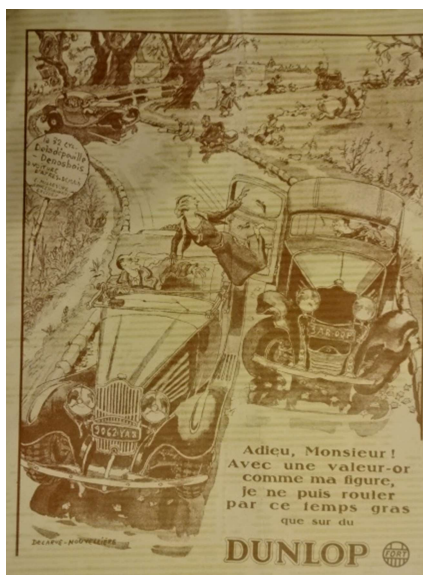


Le charme au volant. Histoire originale des concours d'élégance.

L'art de se montrer à son avantage en société a été de tous temps. Accompagné de ce qui faisait souvent sa fortune, l'homme aimait à parader, à cheval, en attelage, à bicyclette (grand bi), puis en automobile lorsque la révolution industrielle lui permit. La filiation durant cependant encore quelques années, les carrosseries automobiles empruntant le vocabulaire de la locomotion attelée, landaulet, phaéton, par exemple. L'automobile se cherchait, les impressionnistes aussi. La femme comprit rapidement l'intérêt de ce nouveau mode de déplacement et de l'émancipation que pouvait lui procurer sa maîtrise. La Duchesse d'Uzès ne fut-elle pas une des premières femmes brevetée « conductrice d'automobiles » le 15 mai 1898 et Caroline Otero, danseuse, coqueluche du tout Paris, une des premières élèves de Zélélé, chauffeur du Marquis De Dion ? En 1900, Michelin sorti son premier guide associant le génie commercial à l'industrie du caoutchouc qui deviendra pneumatique. Malheureusement la Belle Epoque allait rapidement être interrompue par la Grande Guerre. La modernisation industrielle, fortement encouragée par l'effort de guerre, préparait l'arrivée des années folles.



L'automobile se libérait peu à peu de son ascendance hippomobile, grâce aux progrès des moteurs, à la modernisation des voies de circulation (macadam, signalisation, éclairage). Le chemin de fer ouvrant aussi la voie au développement des villes d'eau (Vichy, Aix les Bains) et des cités balnéaires, (Deauville, La Baule, Biarritz, Nice) où les plus fortunés allaient soigner leur allergies ou maladies de peau aussi bien que leur carnet d'adresses. Néanmoins les caisses automobiles demeurèrent carrées encore un certain nombre d'années. Les progrès apportés par la course automobile abaissèrent progressivement le centre de gravité et la fluidité des lignes. L'auto devint rapidement un objet de plaisir et le propriétaire se muât en sportsman, s'affranchissant alors d'un chauffeur.

Madame, inquiète d'une telle rivale, ne tarda pas à réagir. Forte de sa plastique et de la complicité des magazines féminins, elle opposa une habile résistance en s'affichant

FIGONI et FALASCHI

Les grands carrossiers sont les frères jumeaux des grands couturiers : comme eux ils créent des styles, arbitrent l'élégance, attirent les riches étrangers, exportent la mode de Paris.

ostensiblement avec des automobiles. Ce fut alors l'âge d'or des concours d'élégance où l'intérêt premier fut de permettre à ces dames, souvent de véritables princesses, d'exhiber les dernières créations et d'exhaler les nouvelles fragrances des grands couturiers du moment. Le chauffeur s'éclipsait alors le temps de la présentation. Madame, grisée par la nouvelle attention portée sur elle, prit rapidement les commandes pour mener la belle auto sur les quelques mètres du lieu de parade. Ce qui devint rapidement insupportable pour Monsieur qui ne tarda pas à réagir et s'emparer du volant.

La crise de 1929, atteignant l'Europe quelques années plus tard, le climat social annonçant le front populaire, l'industrie automobile dû s'adapter à la production de masse et à la standardisation, génératrice de moindres coûts. Les grands carrossiers cibèrent alors une clientèle élitiste, friande de flamboyance. Saoutchik et Figoni



en furent les chefs de file. Madame, aidée des modistes, suivit le mouvement et n'hésita pas, quelquefois, à assortir la couleur de l'auto à celui de sa toilette. Les années noires interrompirent ce bel élan. L'année 1946, fut celle de la relance de l'industrie. Encadrés par le plan PONS les constructeurs se virent attribués des objectifs de production. Le but était surtout de redynamiser l'économie par la construction de véhicules utilitaires. Delahaye sous la bannière de GFA se vit attribuer la production d'automobiles haut

de gamme, destinées à l'exportation, génératrice de devises. Madame, fut une nouvelle fois sollicitée, pour mettre en valeur l'auto destinée à la vente. Les concours d'élégance virent alors les vedettes du music-hall, du grand écran, du théâtre et de la mode pavoiser au volant de sublimes automobiles magnifiées par l'apparition de la photo en couleur. Les restrictions de circulation, le rationnement d'essence, les constructions encore artisanales de ces autos ne purent longtemps lutter contre la standardisation et les progrès de la fabrication de masse (emboutissage, rivets, etc...). Même Madame ne put sauver la situation et les concours d'élégance s'éteignirent progressivement durant les années 1950.

Jacques Dayez