
COURSES DE CHEVAUX ET COURSES D'AUTOMOBILES: LES CLUBS EXCLUSIVISTES ROUMAINS entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle

Cosmin-Ștefan Dogaru

Mots clés: clubs exclusivistes roumains, la fin du XIX^e siècle, le début du XX^e siècle, modernisation, cohésion.

Introduction

Dans l'historiographie roumaine et internationale, la thématique concernant le fonctionnement de certains clubs sélects au sein de différentes sociétés modernes suscite l'intérêt des historiens, des gens de culture, des hommes politiques ou des sociologues. Ils ont des approches diverses, différentes de la nôtre. La recherche de ce thème comprend ainsi: une histoire des formes et activités de loisir et sociabilité dans la Roumanie au XIX^e siècle, leur rôle dans l'évolution des élites roumaines à l'époque moderne, le fonctionnement des clubs sportifs exclusivistes roumains (Kraus, Bachelin 1902; Claymoor 1883; Damé 1907; Bacalbașa 1935-1936; Rădulescu 1998; Zamani 2007, Majuru 2011; Bădescu 2014; Iacob 2015; Popa 2015). Notre étude propose donc une nouvelle approche analysant deux clubs sportifs exclusivistes, depuis leur fondation jusqu'au début de la Première Guerre Mondiale (lorsque leur rôle change seulement durant la guerre); les deux clubs sportifs exclusivistes – *le Jockey Club Roumain* (1875) et *l'Automobile Club Roumain* (1904) se sont avérés être deux outils de modernisation de la société roumaine, favorisant, dans le même temps, la consolidation des élites roumaines à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. L'analyse traitera dès lors deux aspects. Nous allons tout d'abord nous interroger dans quelle mesure ces clubs ont été des outils de modernisation de la société roumaine? Il est ensuite important d'analyser dans quelle mesure ces clubs sportifs ont été soutenus par les élites roumaines?

Nous nous appuyons sur une série de sources pertinentes dont: *Dare de Seamă prezentată Adunării Generale a membrilor societății de încurajare pentru ameliorarea rasei cailor în Româ-*

nia. Jockey Club [Compte-rendu présenté devant l'Assemblée Générale des membres de la société pour l'encouragement de l'amélioration des races de chevaux. Jockey Club], Bucarest, 1885-1913 et *Automobil-Club Român. Societate pentru încurajarea sportului automobil în România* [L'Automobile-Club Roumain. Société pour l'encouragement du sport automobile en Roumanie], Bucarest, 1905-1907; *Automobil-Club Român. Societate de încurajare pentru dezvoltarea automobilismului în România* [Automobile-Club Roumain. Société pour l'encouragement du développement de l'automobilisme en Roumanie], Bucarest, 1911-1913; nous avons également eu recours à d'autres informations utiles retrouvées dans diverses autres sources comme la presse ou les mémoires.

Pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, la société roumaine connaît plusieurs changements exigés par la réalité de l'époque – depuis les mentalités, l'éducation, la culture politique jusqu'aux habits, l'architecture, l'art etc. Le modèle occidental représente un repère pour la formation et la consolidation des élites roumaines, de plusieurs points de vue, ce qui mène également, de manière progressive, à la modernisation de la société roumaine dans son ensemble. Donc, avec la création de l'Etat roumain moderne (le 24 janvier 1859)¹ et avec l'arrivée de Charles de Hohenzollern-Sigmaringen (Damean 2016) au trône du pays (le 10 mai 1866), plusieurs changements surviennent au sein de la société roumaine. Les élites locales connaissent elles aussi, de manière inéluctable, un processus de changement, d'autant plus que la plupart de leurs membres ont bénéficié d'une formation éducative et culturelle dans des centres universitaires européens. Dans ce contexte, au début du XIX^e siècle, les élites rou-

¹ La double élection de Alexandru Ioan Cuza (le 5 janvier 1859 en Moldavie et le 24 janvier 1859 en Valachie) mènera ensuite à l'Union – Les Principautés Unies de Moldavie et de Valachie.

maines bénéficient de formes et activités de loisir et sociabilité et *le manoir des boyards* [casa boierească] est un commencement à ce propos (Iacob 2015, 41). Un autre aspect caractéristique de l'époque est l'afflux continu de l'élite sociale vers le milieu urbain; ses membres s'y dirigent pour des raisons pragmatiques, afin d'obtenir des positions politiques et administratives (Iacob 2015, 41). En plus, «dans les premières décennies du XIX^e siècle plusieurs princes vendent massivement des rangs aristocratiques, ce qui facilite la mobilité sociale, l'ascendance de nouveaux riches /.../ qui font la concurrence à la noblesse de souche» (Murgescu 2010, 123-124).

Dès lors, si dans le passé les lieux de sociabilité et de loisir étaient plutôt les résidences des grands propriétaires terriens ou le théâtre, les choses changent peu à peu dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Le passage à une nouvelle étape de modernisation de la société roumaine est ainsi accompagné de l'apparition du *club* comme lieu spécial, mais il y avait également d'autres lieux de sociabilité et de loisir (Iacob 2015, 111); on peut remarquer aussi les bals privés (Iacob 2015, 174-175), organisés dans les maisons de boyards et surtout à la Cour (Carol I 2007, 355), ayant le rôle de garder une image aristocratique et élevée.

Dans plusieurs domaines, le modèle des élites roumaines a été la France; elles regardent à la fois vers le modèle anglais, notamment quand il s'agit de clubs politiques, sportifs (d'élite). En effet, le *club* apparaît à l'époque par filière anglo-saxonne; il a été fondé en Angleterre, au XVIII^e siècle, où on a vu apparaître divers clubs de sportmans, d'athlètes etc. (Catargi 1928, 110); l'espace anglais a donc une longue tradition dans ce domaine, alors que dans l'espace roumain des clubs sportifs modernes n'apparaissent qu'à peine dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle; ces clubs roumains, exclusivistes au début, sont liés à la modernité. Le public cible de cette étude est dès lors formé des membres de l'élite politique et sociale – des personnalités, des gens riches de la société roumaine; précisons pourtant que ces clubs exclusivistes apportent des bénéfices à toute la société roumaine. Destinés à des activités de loisir, de socialisation, ils sont des lieux sélects pour les élites roumaines souhaitant la modernisation du pays et son rapprochement de l'Occident. Néanmoins, l'espace roumain garde une certaine identité spécifique car l'élite autochtone est caractérisée également par une appétence orientale (Olariu 2006, 225).

La société roumaine à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle notamment, la société roumaine, à tous ses niveaux, est en pleine transformation (Bulei 2011). La capitale du pays, Bucarest, est elle-même vue comme *Le Petit Paris*, ce qui reflète l'attachement des Roumains aux valeurs françaises: «ce changement d'image et mentalité, spectaculaire pour un Bulgare, un Serbe, un Albanais ou un Croate qui l'auraient comparé avec l'atmosphère de leurs pays de Balkans, faisant encore partie de l'espace oriental /.../ a mené à l'apparition du syntagme „petit Paris” pour Bucarest» (Majuru 2011, 110). Dans cette période-là, la capitale de la Roumanie est l'endroit destiné à l'aristocratie roumaine, une ville différente des villes balkaniques par son élégance, son impétuosité et sa capacité de se modeler selon le Paris de l'époque (Majuru 2011, 111); la capitale devient peu à peu une ville cosmopolite et moderne (Kraus, Bachelin 1902, 112-113).

L'image de la société roumaine change entre la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle grâce à la manière habile dont les élites locales s'impliquent dans la modernisation de l'Etat roumain. Donc, les élites locales et Charles I^{er} s'impliquent également dans l'architecture, faisant construire des bâtiments modernes, des maisons aussi bien que des palais, des édifices publics superbes; dont la majorité sont projetés par d'importants architectes français comme Albert Galleron, Cassian Bernard, Xavier Villacrosse ou Paul Gottereau (Majuru 2011, 111). L'apparition des clubs sportifs, d'élite à l'époque, dont les plus sélects ont été *Jockey Club Roumain* et *Automobile Club Roumain* (apparu plus tard), a un rôle décisif dans la cohésion des élites locales et dans la modernisation du pays. L'aristocratie roumaine est d'ailleurs caractérisée par une série de transformations majeures et on peut remarquer une certaine *dilution sociale*, dans la mesure où diverses personnalités formées en Occident s'affirment dans la société roumaine, occupant des positions clés au sein de l'Etat; ces nouvelles élites constitueront un vrai adversaire pour l'*élite traditionnelle*, formée de grands propriétaires terriens, de vieilles familles de boyards². Une compétition existe également dans la période que nous analysons ici, lorsque

² Avec l'adoption de la *Convention de Paris du 7/19 août 1858*, les privilèges, les titres et les rangs des boyards sont abolis; l'appellation de «boyards» est remplacée par celle de *grands propriétaires terriens*.

ces clubs accueillent les membres de nouvelles élites sociales et politiques aussi bien que, et surtout, les membres des vieilles familles de boyards formant l'élite traditionnelle qui continue de représenter la majorité des clients des clubs. Notamment, au début du XX^e siècle, les transformations en Roumanie sont encore plus visibles et très impressionnantes par rapport au XIX^e siècle.

Clubs sportifs exclusivistes en Roumanie – courses de chevaux et carrosses à chevaux (les automobiles)

Les clubs sportifs roumains se construisent pour des raisons pragmatiques, leur existence et leur promotion étant un bénéfice pour toute la société roumaine et pour sa modernisation. La Roumanie va jouir d'une image positive au niveau international; le contact avec des membres des Jockey clubs ou Automobile clubs occidentaux favorisent un tourisme international. Les clubs roumains se forment selon une trajectoire naturelle, adaptés aux modèles européens et conservant à la fois une certaine originalité, spécifique à l'espace roumain. Donc, les plus importants clubs élitistes de l'époque étaient: *Jockey Club Roumain* (1875), *Automobile Club Roumain* (1904) et *Tennis Club Roumain* (1908-1910); néanmoins, par rapport au *Jockey Club Roumain*, l'*Automobile Club Roumain* a une fonction plus utilitariste (Popa 2015, 93-94).

L'influence étrangère est décisive au début, notamment lors de la fondation du *Jockey Club Roumain*, le 8 janvier 1875. Le Consul Général anglais, le troisième baron Vivian³ s'implique lui-même dans la constitution de ce club exclusiviste (Rosetti 1928, 103); le souhait étant de créer un équilibre entre les libéraux et les conservateurs, vu que la prépondérance de ces derniers est déjà pleinement sentie à l'époque. Le Jockey Club anglais jouit d'une plus longue tradition, étant constitué officiellement autour de 1750, alors que le club français équivalent est fondé plus tard, en 1834. Les élites roumaines sont obligées de reprendre le modèle britannique et de l'adapter à l'espace roumain; si, au début, ce club sportif exclusiviste veut assurer un équilibre entre les libéraux et les conservateurs, ultérieurement il assure la cohésion des élites roumaines et constitue un facteur de modernisation. Le contact avec l'Occident est constamment gardé, par divers

moyens, depuis l'acquisition de chevaux pur-sang en Angleterre ou en France, jusqu'à la présence des diplomates étrangers comme membres titulaires du club (des Russes, Autrichiens, Italiens, Espagnols, Belges, Britanniques, Français etc.). Par la constitution de ce club, les élites locales ont également en vue la diminution du décalage entre l'Etat roumain et les autres Etats occidentaux. La deuxième moitié du XIX^e siècle est la période où la Roumanie se rapproche de plus en plus de l'Occident. Quant aux étrangers, l'accès au *Jockey Club Roumain* est permis aux diplomates étrangers ou aux membres intégrant déjà d'autres Jockey Clubs étrangers, pour une période limitée.

Dans ce contexte, il a fallu créer une association élitiste – *La Société pour l'encouragement de l'amélioration de la race de chevaux en Roumanie – Jockey Club*, fondée le 8 janvier 1875 et reconnue comme personne juridique par la *Loi du 28 mars 1892* (Jockey Club 1900, 44). Le statut du club mentionne l'objectif de la société: «Société ayant comme but d'encourager l'amélioration de la race de chevaux en Roumanie» (art. 1) (Jockey Club 1888, 25). En plus, l'article 2 établit la représentation géographique, par ses pôles de pouvoir: «au sein de la cette société sont institués deux cercles, l'un ayant son siège à Bucarest et l'autre à Iasi» (Jockey Club 1888, 25); à Iasi on avait déjà organisé des courses de chevaux plus tôt, car on y avait fondé un club dès 1862, cette ville jouissant par conséquent d'une plus longue tradition. Comme nous l'avons déjà montré, dans le passé il y avait diverses activités de loisir et de sociabilité dans les salons des maisons de boyards ou diverses expériences pour le fonctionnement des clubs de ce type; avec la fondation officielle d'un club élitiste – le *Jockey Club Roumain* – nous avons affaire à une association moderne, reconnue et légitimée institutionnellement et socialement, ayant un statut, un siège, des membres payant des cotisations, une image sur le plan international etc.; les membres de ce club étaient attachés aux courses de chevaux et avaient le sentiment d'appartenance à un groupe social élitiste.

Le *Jockey Club Roumain* devient peu à peu l'endroit le plus distingué de la capitale (Rădulescu 1998, 140), attirant diverses personnalités, des politiciens, des gens ayant des professions libérales, des bourgeois, des commerçants, des officiers, des diplomates; le club fait connaître dès le début son profil, sa qualité: c'est un club sportif, apolitique. Notamment, on peut distinguer le rôle

³ Hussey Crespigny Vivian, Consul Général britannique à Bucarest entre 1874 et 1876.

essentiel de la monarchie constitutionnelle dans l'évolution de ce club; donc, le président d'honneur élu est le Prince Charles I^{er}, le Roi, à partir de 1881 (art. 11 du Statut). Plus tard, en 1898, le neveu du Charles I^{er}, Son Altesse Royale le Prince Ferdinand de Roumanie devient également membre d'honneur du club; ainsi, il était le héritier de droit du trône de Roumanie; son fils, en 1912, Son Altesse Royale le Prince Carol devient membre d'honneur du club (Jockey Club 1913).

L'intérêt social et le caractère exclusiviste du club se reflètent dès le début dans le nombre de membres fondateurs – 90, qui comptent parmi les notabilités importantes de l'époque: les libéraux Ion C. Brătianu, le prince Ion Ghica, Mihail Kogălniceanu, les conservateurs Gheorghe Grigore Cantacuzino, Petre Carp, George Manu, mais aussi le consul britannique Vivian C. (membre honorifique) etc. (Jockey Club 1900, 45-47). Afin de diversifier ses activités, le club dispose dès le début du Comité du Cercle, du Comité d'Escrime et du Comité des Courses. Le public cible est attentivement choisi, l'appartenance au club est importante pour l'ascension sociale et politique. La qualité de membre est dès lors soumise à des conditions: elle peut être acquise à la fin d'un processus très rigoureux, ce qui montre également l'intérêt social pour ce club exclusiviste. C'est l'article 18 du statut qui précise la modalité par laquelle une personne peut devenir membre du club: il faut obtenir deux recommandations de la part de deux membres fondateurs ou permanents (Jockey Club 1888, 32); l'aspect financier est aussi important car chaque membre doit payer une somme d'argent représentant la cotisation annuelle (art. 21) (Jockey Club 1888, 33), dont le montant est loin d'être accessible à tout un chacun. Les recommandations ont un rôle légitimateur, étant l'expression de l'acceptation de la part d'un groupe exclusiviste; l'individu souhaitant obtenir la qualité de membre doit jouir de la reconnaissance de la société tout comme d'une bonne situation financière.

Quant aux diverses catégories de membres, l'article 16 précise que: «seront considérés comme des membres fondateurs de la Société tous les membres qui auront signé les présents statuts dans la séance du 8 janvier 1875. Toutes les personnes qui seront admises plus tard dans l'un ou l'autre des cercles seront des membres permanents /.../ Seront considérés comme des

membres titulaires de droit des deux cercles les Agents diplomatiques, les Consuls généraux et les Consuls des Pouvoirs étrangers accrédités dans la ville où siège chaque cercle» (Jockey Club 1888, 31). Indiscutable, la diplomatie étrangère joue un rôle important dans le fonctionnement de ce club. A ce propos, l'article 24 du statut indique que: «les étrangers ou les indigènes dont le séjour à Bucarest ou à Iasi est temporaire peuvent être admis comme des membres temporaires du cercle pour une période maximale de quatre mois, contre un montant de 40 lei par mois» (Jockey Club 1888, 35). Les diplomates étrangers accrédités à Bucarest transmettent des informations dans leurs pays d'origine (Popa 2015, 97), mais leur contact avec les élites locales représente également une bonne occasion de socialisation. Dans le même temps, des membres d'autres Jockey clubs étrangers peuvent participer aux activités du club pour une période ne dépassant pas un mois.

L'objet principal d'activité du club, on l'a vu, est d'encourager l'amélioration des races de chevaux de Roumanie; toutefois, des chevaux pur-sang sont apportés d'autres Etats européens, dont surtout la France et l'Angleterre. L'élite roumaine, formée principalement de grands propriétaires terriens, souhaite ainsi encourager des formes et des pratiques de repos et divertissement. Le *Jockey Club Roumain* se propose d'organiser également d'autres activités secondaires. Les élites locales développent dès lors peu à peu d'autres voies et méthodes de repos, comme l'école d'escrime au sein du *Jockey Club*, voire l'organisation de bals; jouer aux cartes était également devenu un loisir fréquent et agréable des membres des familles de boyards; le jeu de billard était une activité moderne, pratiquée souvent par les membres du club et aussi par Charles I^{er} qui jouait au billard avec différents notables (Carol I 2007).

Notamment, en 1881, c'est le prince Gheorghe Bibescu qui s'implique dans la création d'une salle d'escrime au sein du *Jockey Club Roumain* réussissant même à persuader le professeur français Augustin Michel de venir de Paris afin de soutenir son initiative (Bacalbașa 1935, 305). Le *Jockey Club Roumain* consolide peu à peu ses activités et pratiques dans le but d'attirer des représentants de l'élite roumaine. Néanmoins, le club reste un lieu exclusiviste, conservant une ambiance aristocratique, la qualité de membre étant réservée aux individus aisés. D'autres catégories sociales ont accès aux diverses actions ou activi-

tés lors des courses de chevaux sur l'hippodrome. L'intérêt pour le club montant de manière considérable; les courses de chevaux sont organisées sur l'*Hippodrome de Băneasa* (Kraus, Bachelin 1902, 152).

En conséquence, un autre symptôme de la modernisation de la société roumaine était à l'époque l'*Hippodrome de Băneasa* (les courses de chevaux sont organisées dès 1881; l'hippodrome se développe au début du XX^e siècle et représente notamment le point d'attraction de l'aristocratie roumaine (Claymoor 1902, 2); des touristes étrangers y participent également (voir le vol de Louis Blériot du 18 octobre 1909 dont il sera question plus loin).

Les courses de chevaux constituent le divertissement principal à Bucarest attirant surtout la crème de l'élite sociale et politique roumaine, mais aussi le grand public; donc, les courses d'obstacles aussi bien que les courses de trot ont lieu entre le mois de mars et le mois de novembre (Greceanu 1929, 26). Ce sont des événements exclusivement mondains pleins d'élégance (Claymoor 1883, 170) spécifiques à l'époque, une manière de socialiser. Claymoor, le célèbre journaliste d'événements mondains⁴, raconte que le *Jockey Club Roumain* organisait des banquets d'une réelle beauté et très raffinés (Claymoor 1883, 207), représentant un autre loisir favorable à la cohésion des élites roumaines. Nicolae Filipescu, membre d'une vieille famille de boyards, est un habitué du *Jockey Club*, occasion de voir et discuter différents sujets avec son collègue de parti Alexandru Marghiloman, lui aussi issu d'une famille illustre de boyards (Marghiloman 1927, 20-26); à la différence des rencontres au siège du parti, ce lieu destiné au loisir et à la sociabilité favorise la socialisation agréable entre les membres de l'élite roumaine, quelle que soit leur couleur politique, et la création de réseaux de pouvoir. Alexandru Marghiloman, par exemple, compte parmi les passionnés de courses de chevaux, il a plusieurs juments et gagne à plusieurs reprises les courses (Jockey Club 1900, 14), au regret de certains. En outre, à la fin des courses de chevaux, le roi accorde un prix; à cette époque-là, d'autres prix ont également été décernés par certaines institutions publiques (le Ministère de la guerre etc.) et différentes personnalités.

⁴ Mihai (Mișu) Văcărescu (1842-1903), connu sous le nom de Claymoor, a été un journaliste mondain côtoyant assidûment le high life roumain.

L'analyse des sources montre tout d'abord un certain intérêt pour la qualité de membre du *Jockey Club Roumain*. En 1881 le club compte 120 membres, pour arriver au début du XX^e siècle, plus précisément en 1901, à 203 membres; leur nombre allant en croissant chaque année, ce qui laisse comprendre que, bien qu'il s'agisse d'un club élitiste, le désir d'attirer de nouveaux membres est présent, appuyé aussi par le besoin de contribuer à la consolidation des élites roumaines. En 1912, les données montrent que le club compte 283 membres (Jockey Club 1913, 22).

Au fur et à mesure que le temps passe, ce club conserve son air élitiste, son caractère exclusiviste. Vers la fin du XIX^e siècle, la modernité fait de plus en plus sentir sa présence en Roumanie et une nouvelle invention – *le carrosse à chevaux*, l'automobile, occupera l'entière attention pour la période suivante. L'automobile et le cinématographe ensuite font sentir leur présence (Bacalbașa 1936, 74), s'agissant de nouvelles formes relevant de la modernisation du pays, ayant un certain caractère de loisir et sociabilité, s'appuyant sur des questions techniques et d'image, tout comme le tourisme international ou le permis de conduire; peu à peu, les carrosses sont remplacés par l'automobile, la nouvelle invention de la modernité.

Si le *Jockey Club Roumain* est fondé longtemps après son modèle anglais, les choses sont différentes dans le cas de l'*Automobile Club Roumain*: il est fondé en 1904, alors que le club anglais – *The Royal Automobile Club* – avait été fondé seulement quelques années auparavant, en 1897. C'est le baron Barbu Bellu qui est le possesseur de la première automobile, en 1889. Il devient membre de l'*Automobile Club Roumain* en 1909, à côtés d'autres personnalités de l'époque. Quelques années auparavant, en 1903, il était également devenu membre du *Jockey Club Roumain*. D'ailleurs, plusieurs personnalités de l'époque comptent parmi les membres des deux clubs: Mihai G. Cantacuzino, Alexandru Djuvara, Nicolae Lahovary, Mihail Sutzcu etc. Une des personnalités de l'époque et militant de la modernisation du pays, le prince George Valentin Bibescu (1880-1941) achète une automobile en 1899, ayant tôt compris la nécessité de ce moyen de transport en Roumanie (Automobil-Club 1911, 7-8).

A la différence du *Jockey Club Roumain*, apolitique de par sa nature, mais à la fondation duquel reste toutefois le souhait d'établir un équilibre

entre les conservateurs et les libéraux, l'*Automobile Club Roumain* est issu d'autres raisons: le développement du goût, du mouvement et de l'industrie de l'automobile et les avantages de ce véhicule pour l'économie du pays, représentant dès le début un instrument de modernisation de la Roumanie. La nouvelle association moderne veut ainsi contribuer à un rapprochement social, politique et économique entre la Roumanie et les Etats occidentaux (Automobil-Club 1911, 12-13). Le club est fondé plus tard, en avril 1904 sous le nom de *Automobile Club Roumain. Société pour l'encouragement du sport automobile en Roumanie*, ayant le siège de la société à Grand Hôtel du Boulevard de Bucarest (Automobil-Club 1905); l'association avait été fondée le 5 avril 1904 dans la salle d'honneur de l'hôtel – selon les *Statuts de l'Automobile Club Roumain*, adoptés en avril 1904 et modifiés en décembre 1904, lors de l'Assemblée Générale des membres (Automobil-Club 1905, 36); elle comptait à ce moment-là 25 membres fondateurs et 2 membres d'honneur – le préfet et le maire de la capitale (Automobil-Club 1905, 22-23); le nombre total de membres s'élevait à 67 – au 1^{er} janvier 1905 (Automobil-Club 1905, 29-31).

La composition de ce club exclusiviste est décrite dans l'article 3 précisant les catégories de membres: d'honneur, honorifiques, à vie, actifs et étrangers. Les critères d'admission montrent toutefois la fonction élitiste du club, tout comme dans le cas du *Jockey Club Roumain*. Les membres d'honneur sont dès lors attentivement sélectionnés parmi les notabilités utiles à la prospérité de la société roumaine (il s'agit en général de présidents ou vice-présidents d'autres Automobile Clubs d'Etats occidentaux) ils sont élus par le Comité du club et exemptés de toute cotisation mais, conformément à l'article 4 du statut, ils n'ont pas le droit de voter. Par contre, les membres honorifiques, nommés toujours par le Comité, sont tenus de payer la même cotisation que les membres actifs et ont le droit de voter (art. 5) (Automobil-Club 1905, 38-39). Une autre catégorie, les membres à vie ont l'obligation de payer une somme de 500 lei, selon le statut, mais ils sont exemptés de toute taxe future et bénéficient, eux aussi, du droit de voter (art. 6); les membres actifs, sont tenus, selon le statut, de payer une cotisation annuelle et ont le droit de voter (art. 7). Quant aux membres étrangers, selon l'article 8 qui y fait référence, ils paient la moitié de la cotisation annuelle mais ils n'ont

pas le droit de voter. Pour souligner une tendance de l'époque, mentionnons également que l'article 10 du statut permet aux dames et demoiselles d'intégrer le club sous les mêmes conditions que les messieurs, mais elles n'ont pas le droit de voter ou de faire partie du Comité (Automobil-Club 1905, 40).

Plusieurs dames de la haute société sont dès lors membres de ce club exclusiviste, certes, étant beaucoup moins nombreuses que les hommes. Par contre, le *Jockey Club Roumain*, l'autre club analysé dans cette étude, est une association de sociabilité masculine; les dames ne peuvent assister qu'aux courses de chevaux organisées par le club sur l'*Hippodrome de Băneasa*, affichant leurs belles robes dans les tribunes; les dames pourraient également participer à des concours d'armes; elles ne jouissent pas toutefois de la qualité de membre. Un pas important est néanmoins fait concernant l'influence des femmes au sein de divers clubs exclusivistes, dominés par les hommes. Rappelons à ce propos le rôle de la princesse Marta Bibescu, de Maria Plagino ou d'Yvonne Cămărășescu.

La première course a lieu le 22 septembre 1904, sur une distance de 120 kilomètres, entre Bucarest et Giurgiu (Automobil-Club 1905, 171); cette course est une raison de plus pour la nécessité de la fondation d'un tel club. Le gagnant de cette *course de vitesse* est le prince George Valentin Bibescu, suivi par Leon Leonida (un autre passionné de ce type de courses). La course est suivie par un banquet à l'*Automobile Club Roumain* auquel participent tous les passionnés de ce sport, modern, de l'époque. Lors de cet événement est élu un autre comité. Le président du club sera George Valentin Bibescu – le président antérieur, Mihail Sutz, devient en 1905 président honorifique (Automobil-Club 1905, 24-25). Bibescu est non seulement un passionné d'automobile mais aussi d'aviation, offrant généreusement son appui à ces domaines en Roumanie (Sandachi, Hadîrcă 2005). Il est dès lors un fervent promoteur de ce club d'automobiles de Roumanie, le premier en Roumanie et le dixième en Europe (Sandachi, Hadîrcă 2005, 45-46).

Pour ce qui est du désir des Roumains d'être affiliés aux organismes internationaux, le 18 décembre 1905, *L'Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus* [Asociația Internațională a Automobil-Cluburilor Recunoscute]

accepte la société *Automobile Club Roumain* comme membre à pleins droits. Plus tard, en 1907, le prince Ferdinand et la princesse Maria deviennent présidents d'honneur (*Automobil-Club* 1911, 14). L'objectif est clairement formulé dès la fondation de ce club élitiste: à savoir le développement dans le pays d'une société qui promeut le goût, le mouvement et l'industrie des automobiles (art. 1), ayant le siège à Bucarest (*Automobil-Club* 1905, 36); d'autres sièges apparaissent dans le pays. Dès sa fondation, l'*Automobile-Club Roumain* a sa propre publication, le mensuel *Revista Automobilă* [Revue Automobile], ayant le rôle de présenter tous les aspects liés au mouvement automobile de Roumanie comme de l'étranger (*Istoricul* 1940, 6).

Ce club, tout comme le *Jockey Club Roumain*, contribue lui aussi à la cohésion des élites roumaines. L'appartenance à l'*Automobile Club Roumain* est un élément de reconnaissance sociale et confère du prestige à ses membres. Le nombre allant en croissant de ses membres suggère également un intérêt réel pour ce sport. D'ailleurs, suivant le même modèle que le *Jockey Club Roumain*, ce club impose lui aussi que le candidat à l'admission ait des recommandations de la part de deux membres; pour être déclaré admis, le candidat doit obtenir six votes favorables (art. 12), le processus de sélection étant très sévère (*Automobil-Club* 1905, 42). Le Comité du club n'a pas d'attributions concernant le déroulement des actions financières, commerciales ou politiques. D'ailleurs, tout comme le *Jockey Club Roumain*, l'*Automobile-Club Roumain* est une association exclusiviste, élitiste et apolitique; néanmoins, des discussions politiques ont lieu dans les deux clubs, certains hommes politiques étant attirés par l'un ou par les deux clubs à la fois.

La fondation de ce club sportif élitiste apporte également sa pierre à l'édifice de la modernisation de la société roumaine. En 1904, il existe 51 propriétaires d'automobiles dans tout le pays (*Automobil-Club* 1905, 105-106); il s'agit d'automobiles privés et d'automobiles appartenant à des institutions de l'Etat; mais l'intérêt est tellement grand qu'en 1913 leur nombre s'élève à 661 (*Automobil-Club* 1913, 270-290). Le club organise également des conférences publiques bimensuelles, de promotion, dans les beaux salons de l'hôtel Boulevard. Entre 1906 et 1914 fonctionne même une école de profil au siège de l'*Automobile Club Roumain*. Toutefois, ce sont les courses d'automobiles qui

restent l'activité la plus importante du club. Entre 1905 et 1908 (*Automobil-Club* 1911, 13) est organisée également une série de courses de vitesse et tourisme bénéficiant de l'enthousiasme du grand public; cette nouvelle manière de locomotion est d'ailleurs présentée comme utile et nécessaire; le premier règlement pour la circulation routière des automobiles a été adopté en avril 1904. La société roumaine est ouverte et devient consciente du fait que ce moyen de transport représente la voie inéluctable vers la modernisation du pays.

La première course, organisée en septembre 1904, est suivie par une deuxième en novembre 1906 sur le trajet Bucarest - Giurgiu - Bucarest, et une année plus tard est promue la course Bucarest - Pitești - Bucarest (*Istoricul* 1940, 8). En 1908, le *Circuit Băneasa* est une *course de vitesse (course de iuteală [rapidité])*, selon les termes de l'époque; il est suivi par une exposition d'automobiles, déroulée sur la célèbre Chaussée de Kiseleff. Deux ans plus tard a lieu un autre circuit, près de la capitale: Bucarest - Târgoviște - Bucarest; on atteint à cette occasion les 100 km à l'heure. Sur le trajet Bucarest - Predeal sont en outre installés pour la première fois des indicateurs routiers et des signalisations d'obstacles (*Istoricul* 1940, 8), éléments modernisateurs dans le pays. Il existe aussi des courses plus courtes comme celle du 17 (30) avril 1908, sur le circuit Bucarest - Băneasa - Herăstrău, sous la coordination de l'*Automobile Club Roumain*; à cette occasion, la tribune royale est installée sur la chaussée près de l'Hippodrome (*Sport* 1908, 2).

L'automobile, symbole de la modernité, marque en Roumanie aussi l'apparition d'une nouvelle étape de civilisation, de progrès; les élites roumaines souhaitent promouvoir dans leur pays ce moyen de circulation (*Istoricul* 1940, 6), tellement nécessaire. En effet, la haute société est privilégiée à l'époque puisque ses membres peuvent se servir de ce moyen de transport; peu à peu, d'autres catégories sociales suivront leur exemple. Par ses activités, l'*Automobile Club Roumain* se remarque comme un instrument de modernisation; l'automobile comme moyen de transport se répand auprès de l'aristocratie roumaine et au sein de la Maison Royale (Marghiloman 1927, 196), ayant à sa tête le roi Charles I^{er}, offrant un exemple de pratique. Alexandru Marghiloman raconte une histoire sympathique où le Roi, participant à un tournoi officiel, conduisait lui-même son automobile à une vitesse de 90 km à l'heure: «il m'est

difficile d'imaginer un Roi faisant le chauffeur lors d'un tournoi officiel» (Marghiloman 1927, 522).

La cohésion des élites est par conséquent accomplie également par le biais de ce club sportif exclusiviste. Plusieurs aspects de l'*Automobile Club Roumain* méritent d'être exploités. A titre d'illustration, il s'implique dans la formation du *Corps des Bénévoles Automobilistes* [Corpului Voluntarilor Automobilisti], obligeant les possesseurs d'automobiles de se mettre à la disposition de l'armée si nécessaire avec leurs propres véhicules, une action soutenue par le Ministère de la Guerre (Istoricul 1940, 9); ses implications sont ainsi beaucoup plus techniques, beaucoup plus vastes.

Toutefois, un moment important à l'époque est la démonstration de l'aviateur Louis Blériot⁵, qui arrive dans le pays le 12 octobre 1909. Le rôle de Bibescu y est essentiel: il contribue à la venue de Blériot en Roumanie et à l'organisation d'un meeting sur l'*Hippodrome de Băneasa* (il faut tenir compte que ce dernier est alors sous le patronage du *Jockey Club Roumain* dont le vice-président était le conservateur Alexandru Marghiloman); l'événement se laisse toutefois attendre: le 15 octobre a lieu un incident, solutionné finalement avec célérité car il s'agissait aussi de l'image du pays sur le plan international. Le 18 octobre 1909, a lieu une démonstration aérienne, en présence de dizaines de milliers de spectateurs roumains et étrangers souhaitant voir *l'homme qui vole* (Bacalbașa 1936, 239). D'ailleurs, les Roumains pouvaient également se vanter avec l'ingénieur Aurel Vlaicu, âgé à l'époque de 28 ans seulement, l'inventeur d'un aéroplane (Bacalbașa 1936, 240), qui est resté dans l'histoire nationale aussi bien que dans l'histoire mondiale comme l'un des meilleurs aviateurs. Ce spectacle dans le ciel, offert par Blériot, est suivi par un banquet fastueux (Sandachi, Hadîrcă 2005, 71). L'aviation, étant un produit de la modernité, devient un leitmotiv aussi pour les efforts que Bibescu fait pour la fondation d'un aéro-club en Roumanie; ces efforts se matérialisent par la fondation, en 1909, de l'*Aviation Club Roumain* [Clubul Aviatic Român]. En plus, *L'Ecole de pilotage de Cotroceni* [Școala de pilotaj de la Cotroceni] bénéficie sans aucun doute de l'appui du prince Bibescu, un passionné d'aviation; ce domaine est consolidé grâce à un Haut Décret du 27 mars 1912 qui favorise l'ouverture quelques jours plus tard, le 1^{er} avril, de

l'Ecole Militaire de Pilotage de Cotroceni [Școala Militară de Pilotaj de la Cotroceni] (Sandachi, Hadîrcă 2005, 91).

Comme l'intérêt pour l'aviation se développe en Roumanie, le 20 avril 1912 est fondée la *Ligue Nationale Aérienne* [Liga Națională Aeriană] dont le président d'honneur est le prince Ferdinand (Sandachi, Hadîrcă 2005, 94). Au début du XX^e siècle, l'automobile et l'avion représentent deux outils de modernisation de la Roumanie. Dans le même temps, sous l'œil attentif du prince héritier Ferdinand, l'*Automobile Club Roumain* organise d'autres activités liées aux courses cyclistes, de motocyclettes ou des concours d'athlétisme (Istoricul 1940, 10). Le Club renforce en outre sa position du point de vue institutionnel et au niveau de l'image car la société *Automobile Club Roumain* de Bucarest acquiert le statut juridique de personne morale (MO 1909).

Le décalage entre la Roumanie et d'autres Etats européens est réduit grâce aux réalités sociales et politiques mais aussi par le biais de ces deux clubs exclusivistes qui maintiennent par divers moyens un contact étroit avec les Etats occidentaux, en s'adaptant aux modèles européens concernant la vie de club. Au début du XX^e siècle, Bucarest a ainsi l'aspect d'une ville moderne, tout comme les villes occidentales, avec des monuments imposants et de beaux magasins (Damé 1907, 347). La ville de Bucarest est à l'époque en pleine transformation non seulement du point de vue architectural, mais aussi par la fondation des clubs modernes. En novembre 1911, Ethel Greening Pantazzi, mariée dès 1909 à un officier roumain, Vasile Pantazzi, trouve que cette ville est intéressante, comme capitale d'un pays vieux et nouveau à la fois, à la frontière entre l'Occident et l'Orient (Pantazzi 2015, 76).

La modernisation du pays s'accélère vers la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle et la fondation des clubs exclusivistes y participe. Nous l'avons dit, les possesseurs d'automobiles sont peu nombreux en Roumanie et il s'agit de personnalités, comme le prince George Valentin Bibescu ou le libéral Mihail Pherekyde qui ont des automobiles très chères à l'époque. A la différence du *Jockey Club Roumain*, orienté plus fortement vers le loisir et la sociabilité, l'*Automobile Club Roumain* s'avère être plus ouvert, dès sa fondation, étant orienté vers des aspects plus techniques, tout en conservant une certaine ambiance aristocratique. Au sein de ce dernier club fonctionnent des hô-

⁵ Louis Blériot (1872-1936), un célèbre ingénieur et aviateur français.

tels et garages (des ateliers embauchant des mécaniciens venus de l'étranger pour offrir des services de réparation). Le club étend ses activités encourageant dans le même temps le tourisme international. Il a pu ainsi créer un pont entre la Roumanie et d'autres Etats occidentaux facilitant l'arrivée des touristes étrangers en Roumanie et le déplacement des Roumains à l'étranger, tous passionnés de ce sport. Le déclenchement de la Première Guerre Mondiale arrête malheureusement ce phénomène. Le siège du club se transforme alors en hôpital pour les officiers (Istoricul 1940, 10). Les deux clubs exclusivistes comptent parmi leurs membres des personnalités de l'époque dont des hommes politiques ou des diplomates. A titre d'illustration, rappelons une des grandes personnalités, Ion I. C. Brătianu, le premier ministre du pays à plusieurs reprises, un passionné de ce véhicule, membre de l'*Automobile Club Roumain*. Il est de notoriété que le prince héritier Ferdinand s'est préoccupé de l'activité du club; c'est la raison pour laquelle, en guise de reconnaissance envers le roi Ferdinand I^{er} et la reine Maria, en 1914, le club change de nom devenant l'*Automobile Club Royal Roumain* [Automobil Club Regal Român].

Conclusions

Les élites roumaines essaient et réussissent à imposer progressivement dans la société roumaine une nouvelle direction marquée par le passage d'une mentalité orientale à une mentalité occidentale. Les deux clubs sportifs, *Jockey Club Roumain* et *Automobile Club Roumain*, sont deux associations soutenues par la monarchie constitutionnelle et également par les élites roumaines, traçant à la fois une ligne modernisatrice au sein de la société roumaine par les activités déroulées et par le contact avec les autres Etats occidentaux. Par rapport au *Jockey Club Roumain*, perçu comme un lieu symbolique de la haute société, l'*Automobile Club Roumain*, appartenant également à ce monde élitiste, se rapproche toutefois du grand public, grâce aussi à son objet d'activité, essayant de faire de ce moyen de transport un facteur de modernisation de l'Etat roumain. Les formes de loisir et sociabilité sont renforcées au sein de ces clubs modernes, offrant une nouvelle image de la Roumanie sur le plan international et engendrant des changements majeurs de l'Etat roumain vers la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle.

Bibliographie

- Automobil-Club 1905:** Automobil-Club Român. Societate pentru încurajarea sportului automobilistic în România. Anuar 1905, Grand Hotel du Boulevard (București 1905).
- Automobil-Club 1911:** Automobil-Club Român. Societate de încurajare pentru dezvoltarea automobilismului în România. Anuarul Automobil-Clubului Român din 1911 (București 1911).
- Automobil-Club 1913:** Automobil-Club Român. Societate de încurajare pentru dezvoltarea automobilismului în România. Anuarul 1913 (București 1913).
- Bacalbașa 1935:** C. Bacalbașa, Bucureștii de altă dată (1871-1884), vol. I, ediția a II-a (București 1935).
- Bacalbașa 1936:** C. Bacalbașa, Bucureștii de altă dată (1901-1910), vol. III, ediția a II-a (București 1936).
- Bădescu 2014:** Em. Bădescu, Bucureștii lui Mazar Pașa (București 2014).
- Bulei 2011:** I. Bulei, Români în secolele XIX-XX. Europeanizarea (București 2011).
- Carol I 2007:** Carol I al României, Jurnal, vol. I (1881-1887), Vasile Docea (ed.) (Iași 2007).
- Catargi 1928:** M. Catargi, Viața familială în Anglia. In: (Eds. N. Iorga, R. Rosetti, M. Catargi, R. F. A. Hillard) Anglia și poporul englez (București 1928), 105-126.
- Claymoor 1883:** Claymoor, Vie à Bucarest. 1882-1883 (București 1883).
- Claymoor 1902:** Claymoor, Carnet du High-Life: In: l'Independance roumaine, 7801, 7(20) mai 1902, 2.
- Damé 1907:** Fr. Damé, Bucarest en 1906 (București 1907).
- Damean 2016:** S.L. Damean, Carol I al României. Un monarh devotat (Târgoviște 2016).
- Greceanu 1929:** O.N. Greceanu, Bucureștii (București 1929).
- Iacob 2015:** D.D. Iacob, Elitele din Principatele Române în prima jumătate a secolului al XIX-lea. Sociabilitate și divertisment (Iași 2015).
- Istoricul 1940:** Istoricul Activității Automobil-Clubului Regal Român. De la 5 septembrie 1904, data înființării sale, până astăzi (București 1940).
- Jockey Club 1888:** Dare de Seamă pentru Anul 1887 prezentată Adunării Generale a membrilor societății de încurajare pentru ameliorarea rasei cailor în România. Jockey Club (București 1888).
- Jockey Club 1900:** Dare de Seamă pentru Anul 1899 prezentată Adunării Generale a membrilor societății de încurajare pentru ameliorarea rasei cailor în România. Jockey Club (București 1900).

- Jockey Club 1913:** Dare de seamă pentru anul 1912 prezentată Adunării Generale a membrilor societății de încurajare pentru ameliorarea rasei cailor în România. Jockey Club (București 1913).
- Kraus, Bachelin 1902:** H. Kraus, L. Bachelin, Bucarest et la Roumanie (București 1902).
- Majuru 2011:** Ad. Majuru, Cum se distrau românii odinioară (București 2011).
- Marghiloman 1927:** Al. Marghiloman, Note politice (1897-1924), vol. I (1897-1915) (București 1927).
- MO 1909:** Monitorul Oficial, 283 din 19 martie / 1 aprilie 1909.
- Murgescu 2010:** B. Murgescu, România și Europa: acumularea decalajelor economice: 1500-2010 (Iași 2010).
- Olariu 2006:** E. Olariu, Mentalități și moravuri la nivelul elitei din Muntenia și Moldova: secolul al XIX-lea (București 2006).
- Pantazzi 2015:** E.G. Pantazzi, Romania în lumini și umbre: 1909-1919 (București 2015).
- Popa 2015:** B. Popa, Diplomatie, viață mondenă și sport în București la începutul secolului XX. In: (Eds. C.-L. Topor, Al. Istrate, D. Cain) *Diplomați, societate și modernități: sfârșit de „Belle Époque” în lumea românească* (Iași 2015), 91-100.
- Rădulescu 1998:** M.S. Rădulescu, Elita liberală românească: 1866-1900 (București 1998).
- Rosetti 1928:** R. Rosetti, Relații anglo-române în perioada războiului din 1877-1878. In: (Eds. N. Iorga, R. Rosetti, M. Catargi, R. F. A. Hillard) *Anglia și poporul englez* (București 1928), 91-104.
- Sandachi, Hadîrcă 2005:** G.P. Sandachi, D. Hadîrcă, Prințul George Valentin Bibescu. Biografia unui călător (București 2005).
- Sport 1908:** Sport. Cursele de automobile. In: *Voința Națională*, 6857, 17 (30) aprilie 1908, 2.
- Zamani 2007:** L. Zamani, Comerț și loisir în vechiul București (București 2007).

Curse de cai și curse de automobile: cluburi exclusiviste românești la final de secol XIX și început de secol XX

Cuvinte-cheie: cluburi exclusiviste românești, sfârșitul secolului al XIX-lea; începutul secolului al XX-lea, modernizare, coeziune.

Rezumat: În a doua jumătate a secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea au apărut treptat în România asociații sociale, culturale, sportive moderne precum *Jockey Club Român* (1875), *Clubul Regal* (1881), *Automobil-Club Român* (1904) sau cluburi politice – *Clubul Național-Liberal* (1875), *Clubul Conservator* (1880) etc.; acestea s-au remarcat ca arene de loisir și sociabilitate, sub semnul modernizării țării, generând o coeziune în rândul elitelor locale. Referitor la formarea acestora, elitele românești au urmat ca tipar elitele europene, cele din urmă având deja o tradiție îndelungată referitor la viața de club. Cu toate acestea, cluburile românești s-au adaptat spațiului local, având o identitate bine definită. Acest studiu are ca obiect principal de cercetare investigarea modului în care *Jockey Clubul Român* și *Automobil Clubul Român* au devenit instrumente de modernizare, fiind totodată, două locuri elitiste care au asigurat coeziunea elitelor românești în acea perioadă.

Конные скачки и автомобильные гонки: румынские эксклюзивные клубы в конце XIX - начале XX вв.

Ключевые слова: румынские эксклюзивные клубы, конец XIX в., начало XX в., модернизация, сплоченность.

Резюме: Во второй половине XIX - начале XX вв. в Румынии постепенно возникают современные культурные, спортивные, общественные объединения, такие как *Румынский Жockey клуб* (1875), *Королевский клуб* (1881), *Румынский автомобильный клуб* (1904), или политические клубы – *Национальный либеральный клуб* (1875), *Консервативный клуб* (1880). Они выступали в качестве мест свободного времяпрепровождения и общения и привели к сплочению местных элит в период модернизации страны. В процессе их формирования румынские элиты следовали образцу европейских элит, которые имели давнюю традицию клубной жизни. Вместе с тем румынские клубы адаптировались к местному пространству, развивая четко определенную идентичность. Основная цель данного исследования состоит в выяснении того, как *Румынский Жockey клуб* и *Румынский автомобильный клуб* стали инструментами модернизации, в то же время, являясь двумя элитарными местами, которые обеспечили сплоченность румынской элиты в этот период.

28.03.2018

Dr. Cosmin-Ștefan Dogaru, Universitatea din București, str. Spiru Haret, nr. 8, București, România; e-mail: dogaru.cosmin-stefan@fspub.unibuc.ro