LA COURSE AUTOMOBILE "PARIS-BERLIN" (1901) ET SA TRANSCRIPTION GRAPHIQUE DANS LES DESSINS DU RIRE*:*

Article extrait de la revue *Recherches contemporaines*, n° spé. "Image satirique", 1998

Jean-Claude GARDES

Au tournant du siècle, la presse humoristique et satirique française a connu son âge d'or. Dans les revues illustrées qui, excessivement nombreuses, touchaient un public considérable, la caricature tenait une place de choix et participait dans une large mesure à l'élaboration des imaginaires collectifs[1].

Cet engouement d'alors pour l'humour et la satire graphiques s'explique en partie par la libéralisation de la législation sur la presse (loi du 29 juillet 1881). Le pouvoir craignant généralement davantage les images que le texte[2], les dessinateurs avaient été les principaux "bénéficiaires" de cette loi.

Le Rire est incontestablement l'un des grands titres de la presse illustrée de la Belle Époque. Créé le 10 novembre 1894, il offre dès le départ un éventail fort large de vignettes de qualité. Un grand nombre de dessinateurs renommés, notamment Forain, Willette, Léandre, Jossot, Herman-Paul, Métivet, Caran d'Ache, Faivre, Steinlen, Radiguet, Grandjouan, lui ont apporté leur concours. De satirique à ses débuts – il rend largement compte de l'affaire Dreyfus dans des dessins contradictoires[3], il aime "brocarder la morale bourgeoise, hypocrite et si sûre d'elle[4]", affirmer son patriotisme –, ce journal se transforme

---

1. Cette remarque vaut également pour bien d'autres pays, dont l'Allemagne.

2. Cf. les propos de Michel Melot dans "La Belle Époque de la presse satirique illustrée", préface de l'ouvrage *Quand la caricature écrit l'histoire. La Belle Époque et son envers,* Monte-Carlo, Éditions André Sauret, 1980, p. 6-7.

3. Sur l'affaire Dreyfus et la caricature, cf. le premier numéro de *Ridiculosa* ainsi que l'article de Laurent Gervereau, "S'engager, se dégager. Le dessin de presse", in *L'affaire Dreyfus et le tournant du siècle (1884-1910)*, L. Gervereau & C. Prochasson (éd.), Paris, Éditions BDIC, 1994, p. 190-197.

4. Paul Herman, *Léonnec, illustrateur de la vie parisienne*, Grenoble, Éditions Glénat, 1990, p. 18.

progressivement en une feuille essentiellement humoristique, bien moins politisée que sa grande concurrente de l'époque, *L'Assiette au beurre.*

Comme tous ses confrères, *Le Rire* s'attarde volontiers sur les innovations en tout genre qui modifient radicalement le visage de la société de la Belle Époque. Il n'est donc guère surprenant qu'il consacre en juillet 1901 un numéro spécial à la course automobile "Paris-Berlin". Cet événement apparemment mineur a fortement marqué l'esprit des Allemands et des Français par son caractère doublement novateur : en 1901, l'automobile représente encore une invention technique récente qu'on se plaît à commenter ; d'autre part, cette manifestation sportive fait partie des signes significatifs du relatif rapprochement franco-allemand qui s'opère alors depuis quelques années.

C'est ce double aspect novateur – réactions face à une nouveauté technique et face à une évolution politique récente – qu'il nous a semblé intéressant de préciser afin de mieux cerner, d'une part, la genèse de certaines images et, d'autre part, l'originalité des visions allemandes des dessinateurs de la revue.

La peur de la modernité

C'est à la fin du siècle dernier que furent organisées les premières courses automobiles. Le concours (sans classement) Paris-Rouen de juillet 1894, puis la première course officiellement contrôlée Paris-Bordeaux-Paris (juin 1895) marquent les grands débuts du sport automobile en France. Très vite, on assista à l'internationalisation de ce sport avec les courses Paris-Berlin (fin juin 1901), puis Paris-Vienne (1902), Paris-Madrid (1903)...

Paris-Berlin fut remportée par Henri Fournier, qui parcourut la distance plus rapidement que le Nord-Express et reçut le Prix de l'empereur Guillaume II sous les applaudissements des Berlinois.

Le Rire réagit avec promptitude à cet événement puisque le numéro spécial est daté du 13 juillet[1]. Il est vrai que la rédaction avait chargé Grandjouan, "l'original et vigoureux dessinateur, de prendre part à la course Paris-Berlin, non pour gagner le prix, mais pour noter chemin faisant tous les incidents et tous les types marquants de cet événement considérable[2]". Comme ses confrères, Grandjouan prend plaisir, d'une part, à décrire les risques que comporte la pratique du sport automobile et, d'autre part, à se moquer de la tenue des automobilistes.

1. Les journaux satiriques allemands rendirent également très rapidement compte de cette course, preuve supplémentaire du grand intérêt qui fut porté à cette manifestation.
2. Ce sont les termes utilisés par la rédaction (*À nos lecteurs*) dans le numéro précédent daté du 6 juillet 1901.

La voiture assassine

En 1900, il n'y a encore en France que 1 800 automobiles[1]. La voiture demeure un objet d'étonnement qui suscite bien des craintes. Les caricaturistes du *Rire* se font volontiers l'écho de ces appréhensions.

Dans sa "magnifique couverture en couleurs[2]", André Devambez donne d'emblée le ton de bien des charges : les conducteurs sont incapables de maîtriser leur véhicule, aux proportions parfois grotesques, et la foule venue les applaudir, emmenée par le maire, le curé et la fanfare municipale, en fait les frais : une femme gît décapitée sur le sol, un homme ramasse avec peine le torse d'un concitoyen que les roues d'une voiture ont scié en deux. Le grotesque de ces représentations (corps déchiqueté, tête tranchée) est révélateur des peurs irrationnelles qu'engendraient ces premières voitures de course.

Grandjouan, quant à lui, présente un véhicule effrayant que rien ne semble pouvoir arrêter et fait dire aux chauffeurs de cet engin diabolique :

"– Et cet idiot qui ne se range pas. Il dira encore que c'est de notre faute. – Sois tranquille, il ne pourra rien dire (*fig. 1.*)."

Fig. 1. – Grandjouan, *Le Rire*, numéro spécial, 13 juillet 1901.

Dans ce contexte ne peuvent manquer les inévitables bons mots (? ?) sur les belles-mères. Dans une vignette peu soignée qu'il est aisé de recomposer

1. Cf. Duroselle, Jean-Baptiste, et Gerbet, Pierre, *Histoire 1848-1914*, Paris, Nathan, 1962, p. 48.
2. Ce sont là aussi les propos de la rédaction dans *À nos lecteurs* (n° du 6 juillet 1901).

mentalement, Fernand Fau transcrit graphiquement la légende suivante : "En cas de rencontre, il est prudent de faire passer devant soi sa belle-mère, afin d'amortir les chocs dangereux."

Le seul dessinateur à faire preuve d'un peu plus d'ingéniosité pour traiter ce sujet est Henri Avelot qui, dans ses *Quelques conseils pour l'arrivée*, reproduit une collection d'objets divers (pieds, mains, fessiers, cheveux, bottes...) et indique alors aux conducteurs qu'il est opportun de "retirer, en descendant, les jambes de chiens, les restes de passants accrochés à la voiture durant le trajet : les mettre de côté pour les offrir aux amis, comme presse-papiers et autres souvenirs de voyage".

À vrai dire, ce stéréotype de la voiture assassine est fort courant au début du siècle. Tous les caricaturistes de l'époque, quelles qu'aient été leur nationalité et leurs opinions politiques, ont été enclins à insister sur les dangers du sport automobile ou tout simplement de cette invention technique récente. *Le Rire* publie du reste en avant-dernière page une vignette tirée de la revue danoise *Klods-Hans* (Copenhague), vignette intitulée "Les joies de l'automobile" et dans laquelle un véhicule démoniaque met en pièces les malheureux qui se tiennent à proximité de son passage, ne laissant derrière lui qu'un paysage de désolation. Les griefs, les images, on le voit, se ressemblent étrangement.

Ces craintes irrationnelles semblent bien avoir été partagées par beaucoup de citoyens. Il est vrai que la course Paris-Madrid (1903), par exemple, dut être stoppée à Bordeaux en raison du trop grand nombre d'accidents et de victimes. Encore bien des années plus tard, dans le courant des années vingt, le stéréotype n'avait guère perdu de sa vigueur.

L'accoutrement des automobilistes

En dehors des angoisses suscitées par cette automobile, que les causeurs "puérils", mais cultivés, d'Henry Somm jugent encore moins fiables que les femmes ("– *La donna è mobile* –. Pas autant que l'auto", superbe jeu de mots), les dessinateurs s'attardent par ailleurs prioritairement sur la tenue des automobilistes.

L'élément qui semble avoir le plus frappé les esprits, ce sont ces grosses lunettes, ces masques, que les chauffeurs utilisaient pour se protéger de la poussière. Les visages de ces derniers sont transformés en têtes de démons ; dans un dessin de Lucien Métivet, la figure des concurrents qui s'apprêtent à boire un verre de bénédictine pour se remettre de leurs émotions à la suite d'un accident évoque indéniablement une tête de hibou[1], la femme qui les accompagne (dans la course ?) est voilée, aucun trait de son visage n'apparaît, ce dont Grandjouan

1. Cette représentation n'est pas propre aux caricaturistes français. On trouve dans la satire imagée allemande de l'époque une multitude d'images analogues.

se plaint dans la légende d'un dessin analogue : "Qui peindra la tête de nos jolies chauffeuses, après une si longue route. La tête bandée de caoutchouc, les yeux vitrés et sous les indispensables voilettes, bouchées de poussière détrempée par la buée, un visage terni, couleur de terre, où la sueur dégouline en fines rigoles roses."

Cet accoutrement ridicule, voire fantasmagorique, fait dire à un paysan en sabots peu amène dessiné par Henry Somm : "Bon sang de bon Dieu ! Faut-il qu'ils en aient commis des crimes pour s'en sauver comme ça, avec un masque sur la figure !"

Ces images corroborent pleinement les affirmations des historiens sur les réactions de la population face aux premiers véhicules[1]. À cette tenue ridicule est presque toujours associée la saleté : dans la plupart des caricatures, les voitures soulèvent en effet d'énormes nuages de poussière. Ainsi, dans *La voilà bien, la "Triple Lice"* (dessin de Charles Léandre), Loubet, qui donne le signal du départ, Léopold, qui contrôle, et Guillaume II, qui couronne le vainqueur, sont juchés sur des estrades afin d'échapper aux tourbillons de fumée desquels émergent avec peine les visages des concurrents.

Dans maint dessin, les caricaturistes se plaisent à prouver que la saleté et la tenue grotesque peuvent devenir symbole de luxe et de snobisme, être un atout de séduction auprès des jeunes femmes endimanchées. Les automobilistes s'illusionnent : ainsi l'un d'entre eux se déguise-t-il en Napoléon dans une vignette d'Henry Somm.

Si les dessinateurs tournent en dérision la haute société qui peut se permettre de participer aux courses ou tout simplement de posséder un véhicule, ils n'exploitent toutefois guère cette veine pour souligner les différences sociales. Ils raillent le snobisme, ils insistent sur les risques que la course fait subir à la foule enthousiaste, mais ces satires peu incisives ne s'inscrivent jamais explicitement dans une perspective de lutte des classes, contrairement à bien des illustrations de journaux plus engagés comme *L'Assiette au beurre* en France ou *Der Wahre Jacob* en Allemagne.

On constate également qu'aucun des dessins n'essaie d'envisager les mutations sociales, politiques ou culturelles engendrées par le développement de l'automobile. Les artistes restent collés au présent et se contentent d'observations relativement banales, ce que constate également Jacques Léthève[2]. Aucun d'entre eux n'essaie de prouver quels avantages on peut tirer de

1. Cf. *Histoire 1848-1914, op. cit.,* p. 48. J.-B. Duroselle et P. Gerbet écrivent à ce sujet : "L'usage de l'automobile restait cependant très limité : c'était un objet de luxe et de sport. Les conducteurs, munis de grosses lunettes et engoncés dans des peaux de bêtes, traversaient les campagnes en soulevant des nuages de poussières et en terrorisant paysans et bétail."

2. Jacques Léthève (*La Caricature et la Presse sous la IIIe République,* Paris, Colin, 1961, p. 152) affirme en effet à propos de la presse illustrée française de la Belle Époque : "On trouve [...] beaucoup de

ce nouveau moyen de locomotion (dans l'agriculture, dans la vie de tous les jours...) ou n'insiste au contraire sur les dangers de cette innovation, en temps de guerre par exemple.

Il est vrai que l'heure n'est pas aux invectives nationalistes...

L'image de l'Allemagne et les relations franco-allemandes

Pour définir les relations franco-allemandes lors de la période 1871-1945, les historiens recourent volontiers à la notion d'*Erbfeindschaft* (hostilité héréditaire). Cette vision globale, dont on peut contester le bien-fondé, masque une réalité fort changeante. À la fin du siècle dernier, comme l'expriment fort bien J. Bariéty et R. Poidevin[1], le climat des relations franco-allemandes se modifie à la suite de la démission de Bismarck et de l'instauration de la *Weltpolitik* qui élargit l'influence du Reich, mais affaiblit sa position sur le continent. Le courant protestataire perd de sa vigueur en Alsace (malgré Hansi...), l'opinion française ne manifeste plus le même intérêt pour les provinces perdues.

Différentes manifestations de détente, telles la participation de la France à l'inauguration du canal de Kiel (1895) ou celle de l'Allemagne à l'exposition Universelle de Paris (1900), mettent en lumière l'amélioration des rapports entre les deux pays. La course Paris-Berlin n'est en 1901 qu'un maillon de cette chaîne récemment constituée.

Et c'est la raison pour laquelle l'étude des vignettes proposées par les caricaturistes du *Rire* présente un intérêt particulier : ces derniers ont-ils bien pris note de cette évolution ? Jettent-ils sur la course automobile Paris-Berlin un regard globalement aussi positif que leurs collègues allemands[2] ?

L'image des Allemands

Dans ce numéro spécial de 32 pages, les Allemands sont bien moins caricaturés que les Français, environ deux fois moins. Ils sont représentés, soit par l'empereur, soit par des militaires ou des policiers, soit par le peuple.

Le portrait relativement neutre que les dessinateurs tracent, et de l'empereur, et des militaires, n'autorise guère de conclusions précises quant à

---

charges sur l'automobile et beaucoup plus encore sur la bicyclette ; on remarque pourtant avec étonnement qu'elles se résument généralement à deux thèmes : les écraseurs quand il s'agit de l'automobile, les femmes cyclistes pour les engins à deux roues.»

1. Cf. Bariéty, Jacques, et Poidevin, Raymond, *Les Relations franco-allemandes 1815-1975,* Armand Colin, Paris 1977, p. 147 et suivantes.

2. Les journaux allemands offrent de la course Paris-Berlin une image contrastée. Dans leurs comptes rendus, certains aiment rappeler la germanophobie française, l'esprit de revanche qui anime encore bien des Français ; dans l'ensemble toutefois, les commentaires positifs l'emportent, notamment dans les revues socialistes et la feuille berlinoise *Kladderadatsch.*

leur image. L'empereur, moustache en croc, est assez fidèlement croqué dans cinq dessins ; aucune animosité, tout au plus Léandre accentue-t-il sa petite taille. Les militaires et les policiers portent logiquement le casque à pointe ou la casquette d'officier d'artillerie, mais, là aussi, le lecteur ne ressent aucune agressivité à leur égard, si ce n'est peut-être dans un compte rendu illustré de Grandjouan qui, très brièvement, tente d'accréditer l'idée que l'élément civil n'existe plus en Allemagne, que l'on y marche au pas militaire prussien et qu'il a dû s'acheter à Coblence une casquette d'officier d'artillerie et faire mettre sa moustache en croc.

Fig. 2. – Henri Avelot, *Le Rire*, numéro spécial, 13 juillet 1901.

Le peuple allemand, quant à lui, est représenté avec bienveillance. Les seules charges sont le fait d'Henri Avelot, mais dans des vignettes où les Français n'apparaissent pas sous un jour meilleur. Dans l'une d'elles, les Allemands sont des rustres incultes, mais le Français est croqué méchamment en Breton stupide, chargé de "faire valoir auprès des Berlinois la fine fleur de l'esprit parisien" à l'aide de calembours de piètre niveau (*fig. 2*) ; dans une autre, une Allemande pour le moins corpulente, coiffée d'un chapeau tyrolien, semble apprécier les avances peu chevaleresques d'un chauffeur français repoussant ; la légende confirme bien que le dessinateur s'en prend finalement en premier lieu à l'automobiliste français : "Embrasser avec conviction les jolies femmes accourues avec enthousiasme de tous les coins de l'Allemagne – mais ne pas se croire obligé à un nettoyage préalable. En cessant d'être repoussant, un chauffeur cesse d'être attirant ; il perd tout charme et tout prestige ; il devient quelconque (*fig. 3*)."

Fig. 3. – Henri Avelot, *Le Rire*, numéro spécial, 13 juillet 1901.

Il apparaît bien que les dessinateurs demeurent sensibles aux images traditionnelles du Français volontiers frivole, grivois, fier de son esprit et de sa culture, de son jambon et de son champagne[1], et de l'Allemand empoté, moutonnier, mal habillé... mais aucun de ces stéréotypes n'est accentué, et tout compte fait, en dépit du dessin précité de Grandjouan, l'ethnocentrisme culturel des Français paraît davantage dénoncé que l'inculture allemande[2].

Allusions aux différends franco-allemands

Cette modération est également de mise dans les évocations (cinq vignettes) des différends franco-allemands des trente dernières années.

Le seul message quelque peu virulent émane d'Henri Avelot : alors qu'il offre des oiseaux à Guillaume II, un automobiliste français lorgne d'autres oiseaux (Alsace-Lorraine), qui portent dans leur bec un drapeau français ; la légende explicite l'idée du dessinateur : "Retirer surtout avec soin les oiseaux intacts qui, dans la rapidité de la course, se sont laissé prendre dans les ailettes du radiateur ; en faire présent aux grosses légumes, au Kaiser par exemple, en chantant avec sentiment (un œil sur l'Alsace, un autre sur la Russie) : C'est des oiseaux qui viennent de France." Mais, dans aucune autre des sept caricatures de cette page consacrée à *Quelques Conseils pour l'arrivée*, Henri Avelot ne revient sur ce thème.

1. Cf. le dessin d'Abel Faivre, *Plateau de Champigny : 27 juin 1901. M. Fournier s'en va-t-en Prusse.*

2. Cette inculture se manifeste aussi dans la peinture d'un Francfortois juif par Grandjouan. Mais cette image négative est surtout l'expression de l'antisémitisme qui traverse alors de nombreuses couches sociales et n'a tout compte fait guère de rapport avec l'Allemagne.

Les autres mentions des crises entre les deux pays (essentiellement la guerre de 1870) sont ambiguës, voire totalement anodines. Ainsi O'Galop se contente-t-il de mentionner Sedan, ainsi H. Somm fait-il converser deux citoyens français à l'issue de la course : "– Fournier, le vainqueur de la course, doit être furieux ! – Il est furieux !... Il comptait bien toucher cinq milliards !..." Cette allusion aux réparations exigées par Bismarck à l'issue du conflit de 1870 s'avère si grotesque qu'elle en perd toute connotation satirique. Il en est de même d'un dessin légendé de Grandjouan qui relate le passage des "touristes" en pays mosellan : "Tout le long de la Moselle, les bouteilles de Mosel-Wein, aimablement, mais vigoureusement envoyées, tombaient dru sur le dos de nos bons voyageurs. – Le commencement de la restitution !"

La dernière illustration qui traite des relations franco-allemandes est la caricature en double page d'Abel Faivre, *Plateau de Champigny : 27 juin 1901. M. Fournier s'en va-t-en Prusse.* Champigny-sur-Marne, on le sait, fut le théâtre de sanglantes batailles entre Prussiens et Français fin novembre et début décembre 1870. Le champ de bataille a laissé place à un paysage presque champêtre : pressé par la foule venue l'acclamer sur le bord de la route, H. Fournier sourit au photographe professionnel qui lui présente un portrait de Guillaume II. Aucun commentaire ne vient lever l'équivoque du message de ce dessin : Henri Fournier rit-il de l'empereur (les dessinateurs aiment se moquer des attitudes théâtrales et martiales de ce dernier) ? Ou sourit-il à l'idée de sa victoire future et de la remise de la coupe par Guillaume II ? Ou, interprétation qui semble de loin la moins plausible puisque la course est déjà terminée lorsqu'est publié ce document, H. Fournier s'en va-t-il comme Malbrough mourir (à la guerre) ?

De toute façon, il apparaît clairement dans ce numéro spécial que le conflit armé, même s'il n'est pas totalement oublié, n'est plus d'actualité et que le portrait de l'empereur, et plus globalement des Allemands, ne suscite aucune crainte démesurée.

Vers la réconciliation ?

Dans le dessin d'Abel Faivre comme dans celui d'A. Devambez en couverture, le patriotisme des Français est mis en relief. Le peuple, qui se déplace en masse pour assister au passage des bolides, brandit le drapeau français ; les piliers de la IIIe République sont présents : maire, armée, police, Église, école... Cette course concerne l'ensemble da la population française, la patrie.

Mais les caricaturistes se refusent à porter un réel jugement. Ils observent plus qu'ils ne commentent. Ils prennent note de ce patriotisme sans l'accentuer et ne tentent jamais explicitement de prouver dans quelle mesure le nationalisme peut prendre appui sur des préjugés anti-allemands.

Au contraire même, dans plusieurs cas, on peut affirmer que certains d'entre eux tiennent à donner de l'Allemagne une image favorable. Ainsi Grandjouan, qui, il est vrai, est l'un des antimilitaristes les plus convaincus des dessinateurs de la Belle Époque, insiste finalement moins sur la militarisation de la société allemande (cf. *supra*) que sur la liesse des Allemands, qui ont déroulé une grande banderole à l'entrée d'Aix-La-Chapelle : "*Herzlich Willkommen in Aachen !" (*Soyez les bienvenus à Aix-La-Chapelle !) ou applaudissent à tout rompre à l'*Entrée des Français à Berlin*. Dans ce dernier document, le "vrai chauffeur français" s'adresse en ces termes à une jeune Allemande visiblement impressionnée par son interlocuteur : "Mademoiselle ! Nous ferons, ce soir, une entrée encore plus sensationnelle !"

D'autres dessins de caricaturistes moins engagés vont probablement dans le même sens, bien que le message ne soit pas clairement énoncé. Dans la caricature citée précédemment *La voilà bien, la "Triple Lice"*, Charles Léandre semble bien prôner le remplacement de la Triplice (Allemagne, Autriche, Italie) par l'union des pays que représentent Loubet, Léopold et Guillaume II, qui porte dans ses mains et la couronne du vainqueur et une lyre, symbole et instrument de l'harmonie. Dans *Les vrais vainqueurs de la course Paris-Berlin*, des militaires allemands armés de jumelles et de longues vues se passionnent pour la course : Jeanniot veut-il se railler des officiers allemands ou, hypothèse plus vraisemblable, faire preuve d'esprit de conciliation ?

Ce dernier dessin nous paraît révélateur de l'attitude globale des artistes du *Rire*, dont les opinions s'avèrent du reste fort contrastées. En aucun cas l'Allemagne n'est considérée dans ce numéro comme un ennemi, comme un ennemi héréditaire. Les artistes éprouvent néanmoins quelques difficultés à interpréter clairement cet événement comme un signe tangible du rapprochement franco-allemand. Dans plusieurs revues allemandes de l'époque, cette idée de réconciliation est explicitée : ainsi, la moins francophile d'entre elles, *Kladderadatsch*, se réjouit sans retenue de voir les relations franco-allemandes se normaliser, Marianne et Germania s'affairent en toute fraternité (*Verbrüderung*) autour d'une voiture, "Nous touchons au but" *(Es ist erreicht)*, est-il dit[1]...

L'évolution sans doute plus lente des mentalités en France qu'en Allemagne ne saurait surprendre. Si les rancœurs des vaincus de 1870 se taisent, elles n'ont pas entièrement disparu.

Il n'en demeure pas moins que ce numéro spécial prouve amplement qu'une partie de l'opinion publique française a bien pris note des nouvelles donnes

1. Page 1/Deuxième supplément/n° 27/1901. Ce dessin est reproduit dans notre article "Quand la France devient un ennemi familier. À propos de l'image de la France dans les caricatures du *Kladderadatsch* durant l'ère wilhelmienne", in *L'Étranger dans l'image satirique*, n° 30 de la revue *La Licorne*.

politiques au début du siècle. Il ne faut pas oublier en effet que *Le Rire*, comme la plupart des organes satiriques français de l'époque du reste, a fait preuve pendant longtemps d'un nationalisme marqué. "*Le Rire* jouera aussi la carte du nationalisme français et, sans compter Hansi parmi ses collaborateurs réguliers, prendra cause pour l'Alsace-Lorraine. En août 1897, *Le Rire* est d'ailleurs interdit en Alsace", écrit P. Herman dans son ouvrage sur Léonnec[1]. Pour J.-C. Simoën, qui insère dans sa sélection des meilleurs dessins de la revue une caricature fort virulente de J. Veber contre l'empereur, *Le Clou de l'exposition 1900*, la satire graphique du *Rire* se caractérise, à de notables exceptions près, par le chauvinisme et l'idée de supériorité que les Français ont toujours eue d'eux-mêmes et particulièrement à cette époque : "Le principal ennemi, pas de doute, c'est l'Allemand[2]. "

Lorsqu'on considère les caricatures traitant de la course Paris-Berlin, qui engendra encore de vives réactions dans la presse nationaliste, cette dernière assertion se révèle outrancière. *Le Rire*, qui s'engage de plus en plus dans la voie de la satire sociale ou de l'humour anodin, ne cherche nullement en 1901 à ancrer dans l'esprit de ses lecteurs l'image d'une Allemagne ennemie. Les dessinateurs observent l'évolution des rapports entre les deux pays, sans en tirer des conclusions aussi univoques que bon nombre de leurs homologues allemands.

Tout compte fait, il s'avère que, dans le numéro spécial de juillet 1901, les artistes du *Rire* ne se singularisent guère par leur audace ou leur originalité. Leurs commentaires bien plus descriptifs qu'analytiques reflètent sans doute fort bien de larges courants de l'opinion publique française et permettent de mesurer l'évolution de cette dernière. Mais, à l'exception peut-être de Grandjouan, on ne ressent guère chez eux la volonté de proposer une analyse personnelle d'une manifestation sportive inimaginable quelques années auparavant et d'influer ainsi sur le cours des événements.

1. *Léonnec, illustrateur de la vie parisienne, op. cit.,* p. 18.
2. Simoën, Jean-Claude, et Guicheteau, Gérard (éd.), "*Le Rire*". *La Belle Époque dans toute sa vérité,* Paris, Laffont, 1981, p. 177-178.