



COURSE DE CÔTE AUTOMOBILE A CHANTELOUP LES VIGNES

27 NOVEMBRE 1898

La course de côte de Chanteloup-les-Vignes – première course de côte organisée dans le monde – se déroula, pour la première fois, le 27 Novembre 1898 sur l’initiative de Monsieur Paul Meyan, Directeur de « La France Automobile ».

Elle fut disputée en 1898 et 1899 sur une distance de 1782 mètres, sa rampe représentant un pourcentage de près de 10 % sur plus de 600 mètres et de près de 6 % sur les autres 1100 mètres, il s’agissait donc d’une côte très difficile.

Son organisation fut interrompue jusqu’en 1926, date à laquelle elle fut reprise à l’initiative et sous l’égide de l’AUTOMOBILE CLUB DE L’ILE DE FRANCE mais sur une longueur de 1200 mètres seulement avec un pourcentage variant de 3.6 % à 10 %.

La course eut lieu régulièrement tous les ans, sauf en 1932 où le trop mauvais état de la chaussée empêche son organisation.

La dernière édition de la course eut lieu en 1935, l'ACIF en arrête l'organisation suite aux trop nombreux accidents survenus dans les diverses courses de côte courant 1934 et 1935.

LA COURSE DE CÔTE DU 27 NOVEMBRE 1898

La pluie qui tombait sans relâche, en ce matin du 27 Novembre 1898 ne parvenait pas à assourdir le bruit des activités rurales traditionnelles du village. Bien sûr, les loups ne venaient plus chanter depuis longtemps aux abords des habitations, mais en ce dimanche de fin d'automne, c'est bien le chant d'une nouvelle race de fauve que les habitants s'apprêtaient à écouter, des bêtes encore très jeunes, sauvages, capricieuses et quelque fois dangereuses que ces « voitures sans chevaux » menés par quelques originaux intrépides et fortunés.



En haut de la côte, l'arrivée d'un concurrent

C'est à l'initiative de Monsieur Paul MEYAN, Directeur du journal « La France Automobile » qu'eût lieu cette manifestation, il s'agissait en fait de parcourir 1820 mètres de côte avec une dénivellation moyenne d'environ 7 % pouvant atteindre presque 11 % sur certains tronçons ... une folie. Tous les « chauffeurs », propriétaires ou constructeurs quittèrent Paris le matin même dans la griserie de la vitesse, pour participer ou simplement assister à cette épreuve.

Vers dix heures, la pluie ayant cessé, les magnifiques coteaux plantés de vignes s'offraient à nouveau aux regards des voyageurs. Quelques centaines de curieux, descendus du chemin de fer de la ligne d'Argenteuil se tenaient le plus souvent là, impatients et trépignant à l'arrivée de chaque véhicule maculé de boue. Les habitants se tenaient le plus souvent sur le parcours, ou simplement devant leur porte. L'on pouvait alors estimer l'ensemble des personnes présentes à un millier environ, cela ne s'était jamais vu à Chanteloup. Parmi ces visiteurs, de nombreuses personnalités, des fabricants et des ingénieurs déjà bien connus du petit monde de l'automobile : MM Bollée Père et Fils, M et Mme Serpollet, MM André Michelin ; de Dietrich, Jeantaud, Charron, Mors, rasier, Doriot, Farman et bien d'autres.



Il est dix heures vingt deux minutes précises lorsque le passage à niveau qui coupe la route de Carrières sous Poissy et sert de barrière aux concurrents libère le premier d'entre eux qui se lance aussitôt dans la montée. Les autres participants arrivent au départ selon la place occupée dans un cortège qui s'étire entre les deux rangées d'arbres sur près d'un kilomètre. La plupart d'entre eux ont allégé leur véhicule au maximum, enlevant sièges et coussins superflus. Le règlement prévoyait la disqualification de ceux qui feraient pousser leur véhicule, au départ ou sur le parcours, et la route, rendue glissante par la boue imposait de grandes précautions, notamment dans les trois virages les plus dangereux juste au dessus de l'église.

En fait, 57 concurrents prirent effectivement le départ, et 52 seulement purent terminer l'épreuve jusqu'au point de contrôle d'arrivée en haut de la côte.

C'est Jenatzi qui emporta l'épreuve sur une voiture électrique, en 3 minutes 52 secondes, à la vitesse moyenne fort honorable de 28.24 kilomètres heure, puis ce sont les voiturettes et les tricycles qui firent les meilleurs temps.

Il ne fallut pas moins de 22 minutes 15 secondes au dernier concurrent classé pour parcourir les 1280 mètres.

Vers midi, tous les concurrents, organisateurs et invités redescendirent la côte, et c'est une caravane de près de cent voitures qui se dirigea à toute vitesse en direction du restaurant l'Esturgeon sur les bords de Seine à Poissy. Heureuse époque où tout le monde fut unanime à la course. Au champagne, le Président de l'Automobile Club de France porta un toast à l'organisateur, Monsieur Meyan qui remercia à son tour les participants.



M. Et. Giraud, 1er de la catégorie des voitures à pétrole

Le retour vers Paris s'effectua par Maisons-Laffitte, Saint-Germain-en Laye et la côte du Pecq. Un véhicule dont les freins étaient serrés ayant dérapé sur le pavé s'est alors renversé, ce fut la seule ombre au tableau de cette journée mémorable.

Chanteloup-les-Vignes, village tranquille et pittoresque de Seine et Oise avait réussi ce jour là, non seulement à prouver au public que le reproche si souvent fait aux automobiles, de ne pas monter les côtes n'avait plus lieu d'être, mais avait surtout été sans bien le réaliser alors, le premier banc d'essai du genre, d'une industrie qui en moins d'un quart de siècle a transformé le monde.



Le vainqueur, M Jenatzy, dans sa voiture électrique

LE PALMARES:

Jenatzy	sur voiture électrique	3 mn 52 s
Jamin	sur voiture Léon Bollée	4 mn 02 s et 4/5
Marcellin	sur tricycle Phébus	4 mn 05 s
Henri Farman	sur tricycle Phébus	4 mn 11 s et 4/5
Osmont	sur tricycle De Dion Bouton	4 mn 18 s et 2/5
Marcellin	sur tricycle Gaillardet	4 mn 32 s et 1/5
Et. Giraud	sur voiture Amédée Bollée	4 mn 36 s et 3/5
Charron	sur voiture Panhard & Levassor	4 mn 42 s et 1/5
Breuil	sur voiture Peugeot	4 mn 44 s
Tart	sur tricycle De Dion Bouton	4 mn 47 s