

## Un circuit et des Grands prix à Meyrin

Dans les années 20, l'automobile, terme qui désigne alors tout ce qui est mû par un moteur, incluant aussi bien les voitures que les motos, se développe et se popularise. Les courses se multiplient (courses d'endurance, courses de côte) et constituent pour les constructeurs un moyen de promotion (démontrer les capacités d'un véhicule) et d'émulation (la compétition pousse à l'innovation et au perfectionnement). En Suisse, la première course (motos) de vitesse en circuit est organisée en 1922 autour du lac de Joux. Si l'affluence du public fut bonne, le circuit se révéla toutefois peu adapté : parcours autour du lac trop long, état et largeur des routes insatisfaisants. C'est alors que Meyrin va entrer en jeu avec un circuit et un grand prix qui deviendront célèbres dans toute l'Europe.

### Le circuit de Meyrin

La course autour du lac de Joux (1922) avait déjà été organisée par un club genevois, le Motosacoche-Club, émanation de la prospère fabrique genevoise de motos Motosacoche, fondée par les frères Dufaux, genevois précurseurs dans la construction de motos, et réputée dans le monde entier pour leur qualité. C'est alors logiquement qu'ils choisissent le canton de Genève pour cette deuxième course. Et leur choix se porte sur un circuit de 9,3 km., en forme de triangle, à Meyrin. Partant du Bouchet, il empruntait la route de Meyrin jusqu'à Meyrin-Village, filait après un premier virage jusqu'à la douane de Mategnin, empruntant notamment l'avenue de Vaudagne, avant de revenir au Bouchet par Cointrin, par la route de Prévessin (actuelles rue Stierlin et av. Louis-Casaï). Ce circuit triangulaire présentait l'avantage de combiner de longues lignes droites permettant de mettre en valeur la puissance des machines à trois grands virages testant la vigilance et l'adresse des pilotes.



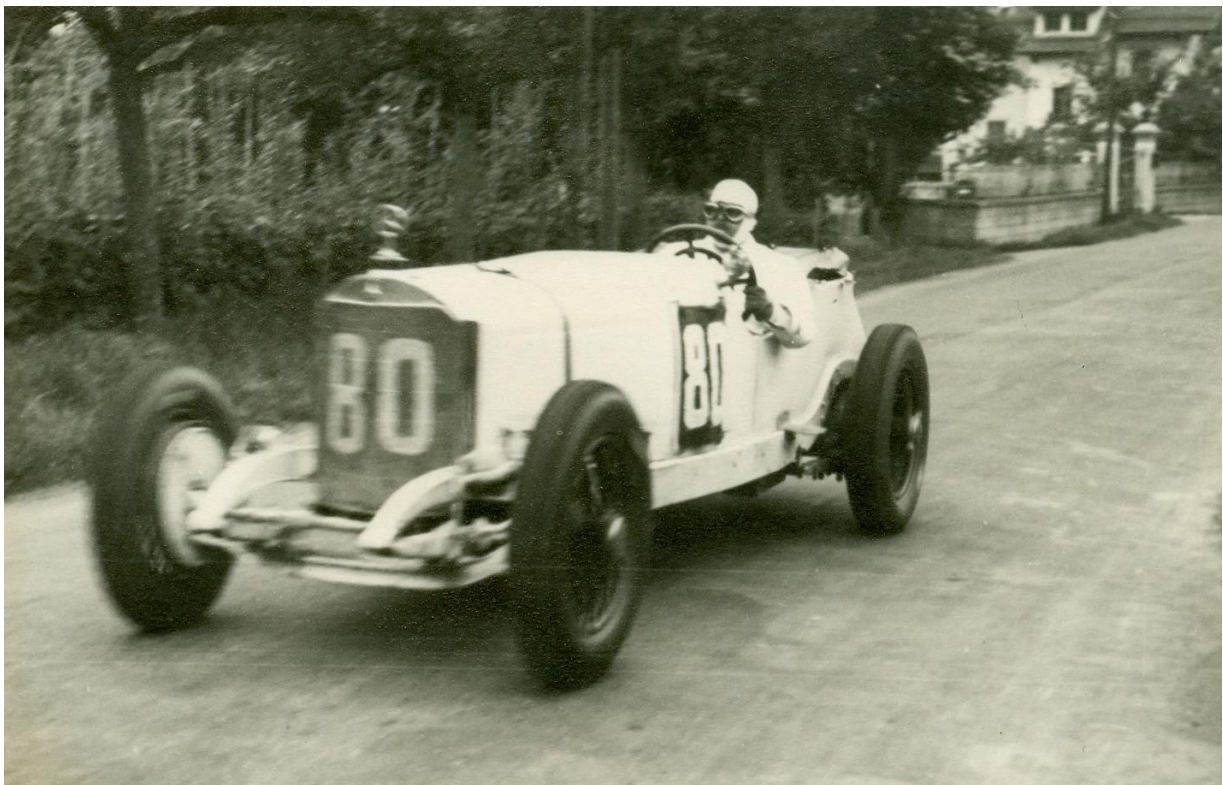
Le circuit de Meyrin. Carte postale du Grand prix de Suisse 1923. Collection Christian Noir

### **Le Grand prix d'Europe**

Le premier Grand prix sur ce circuit eut lieu les 9 et 10 juin 1923 (Grand prix de Suisse), rassemblant 72 concurrents, suisses et européens. A noter que le gagnant dans la catégorie voitures fut François Durafour, genevois pionnier...de l'aviation et qui fut en 1921 le premier homme à se poser en avion sur le Mont-Blanc. Etant donné le succès de cette course (40'000 spectateurs, pour une commune qui ne comptait alors que...1700 habitants !), un autre Grand prix de Suisse s'y déroula en 1924 (14 et 15 juin). Après une interruption en 1925 et 1926 en raison de divergences entre les organisateurs et l'Union motocycliste suisse qui préférait alors promouvoir l'image de la moto pour le tourisme, un nouveau Grand prix de Suisse fut organisé en 1927, mais l'apogée du circuit de Meyrin fut atteint en 1928 quand il fut choisi pour accueillir le Grand prix d'Europe (28-29 juillet). 110 concurrents de toute l'Europe y participèrent, dans diverses catégories.

### **Du côté sportif...**

Les courses motocyclistes occupaient la plus grande place, réparties en 4 catégories, auxquelles s'ajoutaient 3 classes de side-cars. Les vitesses moyennes des meilleurs concurrents frisaient les 100 km/h., avec des pointes frôlant les 160 km/h. Une course pouvait durer jusqu'à 4 heures : les motards de la catégorie 500 cm<sup>3</sup>, par exemple, devaient effectuer 32 tours. Traditionnellement, le Grand prix se terminait le dimanche après-midi par les courses de cycle-cars ou voiturettes (voitures légères), catégorie qui deviendra en 1948 la Formule 2.



Grand Prix de Genève 1931. Collection Gilbert Daems



### Du côté infrastructures...

Durant les Grands prix et plusieurs jours avant, une grande activité devait régner aux abords de Meyrin pour la mise en place des infrastructures qui mobilisait de nombreux services du canton. Les infrastructures n'avaient en effet rien à envier à celles des courses actuelles : tribunes (sur la route de Meyrin, à hauteur du café de l'Aviation), devant lesquelles était placée la ligne de départ et d'arrivée, stands de ravitaillement (en face), poste de chronométrage, installations de sonorisation pour les commentateurs, cantines, etc. Les routes, non goudronnées, devaient être égalisées et enduites de vialite, un liant destiné à limiter la poussière. Le parcours était jalonné de barrières en bois et le jour des courses, 300 hommes étaient mobilisés pour assurer la sécurité et la circulation aux abords du Grand prix. Des trains et des bus spéciaux étaient organisés depuis Genève. C'est ainsi tout le canton qui était mobilisé. Quant à l'implication de la commune de Meyrin dans ces Grands prix, elle semble s'être résumée à donner son accord et à mettre à disposition quelques pompiers. Il faut dire que son administration à l'époque se réduisait à quelques employés.



Grand prix de Suisse 1924, le départ des 350 cc. Collection Christian Noir

### Nuisances

Si la course et les essais qui se déroulaient les jours précédents faisaient le bonheur des curieux, ces quelques jours n'étaient pas sans inconvénients pour les habitants de Meyrin et de Cointrin, avec leur lot de routes bloquées. En témoigne cette anecdote : en 1931, Marcel Weber, le patron du encore jeune aéroport de Cointrin et qui y réside, se trouve dans l'impossibilité d'emmener son fils à Vernier pour sa première communion en raison des routes bloquées par le Grand prix. Ni une ni deux, il prend son avion et se pose à Vernier dans le champ proche de l'église ! En 1928, une centaine de Meyrinois ont signé une pétition

demandant que les organisateurs des Grands prix versent une contribution financière à la commune en compensation des désagréments, ce qui fut fait. Durant plusieurs jours, une forte odeur d'huile de ricin (lubrifiant pour les moteurs) régnait sur Meyrin et, à l'école, le jeu pour les enfants consistait à voir qui en aurait les habits imprégnés le plus longtemps...

### **Une fin tragique**

Peu à peu, l'intérêt du public et la passion des organisateurs s'émoussent. Un Grand prix de Suisse de dimension réduite est encore organisé en 1929. En 1931 (7 juin), il se cantonne à une course de voitures et au titre de « Grand prix de Genève », et se clôt par un déficit. Cette édition, qui se déroule désormais sur des routes goudronnées, est marquée par un tragique accident qui aura raison du circuit de Meyrin.

Le dimanche 7 juin 1931, 12 concurrents participent à la dernière course. Le journaliste du Journal de Genève du 8 juin 1931 rapporte ainsi l'accident : « Le coureur Lehoux était suivi de près par le comte Czaykowski lorsqu'il doubla, dans le virage de Cointrin, un autre coureur, M. Klinger. Lorsque le comte Czaykowski doubla à son tour M. Klinger, la roue gauche arrière de son bolide, qui roulait à 160 km. à l'heure, se trouva dans un terrain sablonneux, ce qui fit dérapier la puissante Bugatti. Voyant qu'il risquait de faucher le public qui se trouvait à sa gauche, M. Stanislas Czaykowski, Français, âgé de 32 ans, chercha à reprendre sa droite. A ce moment l'auto fit une embardée de 105 m. à droite, sortit de la route et sauta un fossé. L'auto projetée en l'air à une hauteur de 2 mètres, décrivit une trajectoire pour aller s'écraser dans un potager 48 mètres plus loin. Sur son passage, le bolide arracha une marquise de la villa « Le Cottage », appartenant à M. Victor Zaninetti, 51 ans, Genevois, entrepreneur. M. Zaninetti qui se trouvait dans son jardin, fut atteint par la ferrure de la marquise et eut les deux jambes fracturées. Après avoir reçu des soins sur place du Dr. Koechlin, la victime a été transportée à l'hôpital où elle est décédée à 15h30. » La femme et le fils de M. Zaninetti ont également été légèrement blessés dans l'accident. Le comte Czaykowski quant à lui souffrait de plusieurs blessures. La villa Le Cottage se trouvait au bord de l'actuelle av. Louis-Casaï, à la hauteur de la station Esso.



La maison de V. Zaninetti et la marquise endommagée. Collection Gilbert Daems





La tombe de M. Zaninetti (et de son épouse) se trouve au cimetière de Feuillasse (n° 35 et 36, quartier II PA). Le 25 septembre 2012, le Conseil administratif a décidé de conserver cette tombe bien que la concession arriva à échéance et de prendre en charge son entretien, en souvenir de cet épisode.

### Sources principales :

Grob, Roudy. *Echappements libres et effluves de ricin. Cinquante années de moto à Genève et en Suisse, 1899-1954*. Genève, 2010

Articles du *Journal de Genève*