

Cette page peut être consultée en ligne à l'adresse <https://racingstub.com/articles/1379-1933-le-virage-du-professionnalisme>

1933, le virage du professionnalisme

☆☆☆☆ (0 note) 📅 04/10/2006 05:01 📍 Souvenir/anecdote 👁 Lu 2.120 fois 👤 Par filipe 💬 0 comm.

Après le temps de l'amateurisme, le Racing prend avec succès le virage du professionnalisme au début des années 1930.

L'Austria de Vienne comme révélateur

Après les difficultés liées aux conséquences de la première guerre mondiale et fort du soutien de la population strasbourgeoise, le Racing parvient à progresser tout au long des années 20 en empochant notamment trois titres de champion d'Alsace (en 1923, 1924 et 1927). Preuve de ce succès grandissant, le stade est réaménagé en 1931 pour permettre désormais l'accueil de plus de 10 000 personnes. Mais l'évènement principal de ce début de décennie est bien la réception le 1er janvier 1933 de l'Austria Vienne de Matthias Sindelar, l'un des tout meilleurs footballeurs du monde. Devant 6500 spectateurs admiratifs du jeu moderne des Autrichiens, le Racing peut à cette occasion mesurer le chemin qu'il lui reste à parcourir en concédant une lourde défaite 9-2.

Le tournant de 1933

En effet, jusqu'en 1933, si le Racing Club de Strasbourg est bien une formation qui compte dans la région, il est cependant loin d'être le club dominant en Alsace ou même dans l'agglomération. L'ASS, le Red Star et un peu plus loin Bischwiller sont des clubs bien plus avancés au niveau des structures et de la qualité des équipes, puisqu'ils comptent dans leurs rangs plusieurs joueurs internationaux. Et tandis qu'au cours de cette même année 1933 chaque club se doit de choisir s'il passe professionnel ou reste amateur, le scepticisme règne dans la plupart des clubs strasbourgeois. Aucune des formations ne croient vraiment à l'avenir du football professionnel et tour à tour chacune d'entre elles y renoncent.

Seul le Racing l'envisage finalement avec sérieux : une fusion avec la riche et puissante Association Sportive de Strasbourg est d'ailleurs envisagée un temps avant que les dirigeants de cette dernière fassent machine arrière.

Si le Racing veut passer pro, il devra donc le faire seul. Seul mais bien accompagné puisque l'industriel Emile Mathis se dit prêt à financer les nouvelles ambitions du club...

Le saut dans l'inconnu

Ainsi le 10 juin 1933 une Assemblée Générale du club se tient au restaurant de la Bourse : le débat entre ceux qui souhaitent l'adhésion au monde professionnel et ceux qui s'y opposent fait rage, l'intervention de [Charles Belling](#) (favorable au projet) étant alors particulièrement remarquée.

Un vote a donc lieu et c'est le secrétaire général du club, [Auguste Zinsmeister](#), qui en annonce le résultat : 126 voix sont favorables à la professionnalisation, 2 contre et 6 abstentions.

Le Racing tourne donc la page du football amateur, s'engage dans le monde professionnel et devient dès lors - un peu par défaut - le plus grand club de la ville.

Une réussite immédiate

Très vite les bénéfices de ce choix se font ressentir. Le Racing engage des grands noms autrichiens (Halicek l'avant-centre, Stroh le demi-centre et Presch l'ailier gauche) et des joueurs réputés tels que l'international allemand Ossi Rohr, [Alexander Schwartz](#) ou [Oscar Heisserer](#). Le public suit le mouvement et les rencontres se déroulent régulièrement devant plus de 20 000 spectateurs.

Le premier match de championnat professionnel à la Meinau se déroule le 10 septembre 1933 contre les parisiens de l'US Suisse avec une victoire 1-0 à la clé (but de [Walter Presch](#)).

Au terme de sa première saison professionnelle, le club accède à la première division et devient incontestablement une des places fortes du football français, aux côtés de Sète, Paris, Marseille ou Sochaux.

Le Racing profite ainsi de sa nouvelle notoriété pour organiser une tournée dans les Balkans où il rencontre notamment les sélections yougoslave, roumaine et bulgare ainsi que le Bayern Munich (le 23 juin 1934, match nul 4-4).

Le titre manqué de peu

La première rencontre en D1 se tient à Strasbourg le 25 août 1934 contre Sète, le champion de France en titre et le vainqueur de la Coupe de France. Le Racing frappe alors un grand coup en s'imposant 5 buts à 2 : confirmant ce résultat dans les semaines suivantes, toute la saison 1934-1935 est remarquable et demeure probablement encore aujourd'hui la plus aboutie de l'histoire du club (exception faite de la saison 1978-1979).

Le Racing frôle ainsi le couronnement national après avoir conquis le titre honorifique de champion d'Automne.

Mais après une lutte acharnée contre Sochaux tout au long de la saison, c'est probablement le 24 mars 1935 que la différence se fait en faveur des doubistes, à l'occasion du match Racing-Sochaux.

Premier grand choc de l'histoire

Ce jour là la ville entière a les yeux braqués du côté de la Meinau et l'effervescence est palpable : les restaurants et brasseries sont comblés dès 10h du matin, envahis de supporters attendant le début du match. A midi, 3 000 spectateurs sont déjà dans le stade. A 14h30, la Meinau est comble : 25 000 garnissent les tribunes alors que 3 000 personnes se sont vus refusés l'entrée dans les tribunes par manque de places. 3000 Sochaliens sont également présents, arrivés par deux trains spéciaux.

A 15 heures, au moment du coup d'envoi, tout est donc en place pour ce sommet du championnat, malgré la pluie : « il a plu au point que

A 15 heures, au moment du coup d'envoi, tout est donc en place pour le sommet du championnat, malgré la pluie : « Il a plu au point que les spectateurs qui n'ont pas pu trouver abri sous les 2 tribunes et qui étaient postés aux meilleures places debout derrière les buts, en haut des gradins en terre ont progressivement glissé en contrebas et se sont retrouvés parmi la foule massée au niveau de l'aire de jeu » dira d'ailleurs plus tard [Oscar Heisserer](#).

Au terme de la rencontre, le Racing doit malheureusement s'incliner 1-0, sur un but d'Abegglen. Si la première mi-temps fut toute à l'avantage des sochaliens, la seconde période fut dominée par des Strasbourgeois qui n'ont pas su convertir leurs occasions de buts. A la fin de la saison, Sochaux devient donc champion avec 48 points, devant Strasbourg, second avec 47 points. Strasbourg et Sochaux poursuivent ensuite leur bon parcours jusqu'à la fin des années 30, Sochaux confirmant d'ailleurs sa supériorité lors de la finale de Coupe de France 1937 perdue par les Bleus 2 à 1.

Emile Mathis, l'ambitieux

Si ces deux clubs se retrouvent parmi les toutes meilleures équipes de la décennie, ce n'est certainement pas un hasard : du côté sochalien Jean-Pierre Peugeot se donne les moyens de ses ambitions alors qu'à Strasbourg le fortuné Emile Mathis - un autre constructeur automobile - devient le premier véritable sponsor du Racing.

Ce strasbourgeois passionné de mécanique est incontestablement une des plus grandes figures de l'automobile de la 1ère moitié du 20ème siècle : en se lançant dès 1906 dans la production de « voitures populaires » (tout en participant à plusieurs courses automobiles en compagnie de son ami Ettore Bugatti), il parvient rapidement à vendre entre 500 et 600 voitures par an.

Pour faire face à ce succès, Mathis acquiert en 1911 des terrains Route de Colmar et y fait construire une immense usine.

Les enfants du FC Neudorf qui jouent à quelques hectomètres de là ne savent pas à quel point cette implantation va transformer la vie de leur club quelques vingt ans plus tard...

Un rôle capital

Poursuivant son développement et devenant mondialement reconnu, l'usine Mathis de la Meinau est au début des années 30 le plus grand employeur de Strasbourg (entre 12000 à 15000 personnes directement ou indirectement y sont occupées, soit plus du quart de la population active de l'agglomération strasbourgeoise).

3ème constructeur français après Renault et Citroën, Mathis est alors au sommet de sa gloire. Il devient à ce moment là sponsor du Racing - ce club installé pratiquement en face de l'usine - et profite de l'occasion pour augmenter encore sa notoriété.

Il est probable que sans Emile Mathis le Racing n'aurait jamais réussi à conquérir le statut de club professionnel.

Et s'il en avait fait plus ?

Même s'il n'eut jamais de fonction opérationnelle dans la gestion du club, son rôle a été capital d'un point de vue financier, au point que l'équipe du Racing était parfois appelée « le onze Mathis ». D'ailleurs les déplacements de l'équipe se faisaient régulièrement en voiture de luxe de la marque Mathis.

Mais obnubilé par son ambition, sa recherche de nouvelles technologies et sa volonté de conquérir les marchés américains, Emile Mathis n'a jamais vraiment cherché à pérenniser son engagement au club.

Sans descendant, le partenariat entre le Racing et Mathis s'est donc naturellement éteint après la guerre en même temps que l'enthousiasme d'Emile Mathis.

Vendant son usine à Citroën en 1953 et se retirant en Suisse jusqu'à sa mort en 1956, le Racing n'aura donc réellement profité de son apport financier que dans les années 30, contrairement à Sochaux avec la firme Peugeot ou la Juventus de Turin avec Fiat.

Qu'aurait réussi à faire le club avec un soutien aussi précieux tout au long de son premier siècle ?

C'est là une des grandes questions sans réponse de ce Racing désormais centenaire.