



ARCHIVES
NATIONALES
D'OUTRE-MER

Enquête pour analyses des photographies d'Émile Pierre

Tour de France 1924 : Vannes, l'étape d'après...

Fabien Bordelès, Archives nationales d'outre-mer, 2024



1. Ravitaillement du Tour de France à Vannes le 28 juin 1924 par Émile PIERRE, FR ANOM 139 Fi 1646

Pour débiter cette enquête relative à ces quatre plaques de verres (format : 9x12 cm.) nous ne disposons que d'un seul renseignement, mais il est d'importance !

Le nom du photographe : il s'agit d'Émile Pierre. Né à Maintenon (Eure) le 26 avril 1879, cet ingénieur des travaux publics a exercé son métier à Madagascar de 1903 à 1927. Il y a débuté comme dessinateur géographe, il a notamment réalisé une carte en relief de l'île pour l'exposition coloniale de Marseille en 1922, « ce délicat travail d'artiste », selon l'administration, lui vaut les palmes académiques en 1923. Il s'est marié en 1915 à une Vannetaise, fille d'un fonctionnaire de l'administration coloniale et ses trois enfants sont nés à Madagascar. Passionné de photographie, il a pris de nombreux clichés lors de la construction de ponts, routes, voies ferrées, mais également de la vie et de la culture des Malgaches à cette époque. Il a laissé beaucoup de témoignages photographiques d'événements sportifs notamment, paysages, personnages, villages, marchés... Et même pendant ses vacances l'ingénieur produit aussi des images en France, comme lors des escales pendant ses aller-retours en bateau entre la France et Madagascar. Rentré en France, il s'est installé à Vannes, où il est décédé en 1969. Il a été fait don par sa famille aux Archives nationales d'outre-mer de 2 000 tirages et plaques photographiques (FR ANOM 139 Fi). Dans cet ensemble, il existe une sous-série d'une vingtaine de photographies au moins identifiées comme réalisées à Vannes et ailleurs en Bretagne.



Yvonne et Émile Pierre FR ANOM 139 Fi 2331

La première interrogation à résoudre fut de déterminer le lieu précis des prises de vue. Au regard de la biographie de l'auteur et de l'architecture, notamment les bâtiments et toitures en fond qui bouchent la rue pavée, j'ai axé les recherches sur Vannes en consultant des photographies anciennes de la ville et en y effectuant des promenades virtuelles, cela a permis de confirmer que nous étions bien dans la préfecture du Morbihan : rue du Méné exactement (actuellement rue Joseph Le Brix)¹.

Ces photographies, numérotées de 1 à 4 selon l'ordre chronologique présumé, nous apprennent grâce aux banderoles présentes dans le point de fuite, que cette course cycliste est bien le tour de France et qu'il s'agit d'un lieu de ravitaillement, non pas d'une ville étape.

¹ Grand merci à mon collègue Jean-Michel Bernard



2. Ravitaillement du Tour de France à Vannes le 28 juin 1924, ou l'accrochage des boyaux par Émile PIERRE, FR ANOM 139 Fi 1644

La quête du moment de ces images va s'avérer plus fastidieuse. Car les années de ses retours en France pour congés 1907-1908, 1912, 1919, 1924 (FR ANOM EE II 2692), Vannes voit passer le tour à chaque fois...

L'observation du matériel des cyclistes, dont lunettes et bidons, permet d'éliminer les années 1908 et 1912, car les cyclistes n'ont alors pas de bidons sur les guidons mais des sacoches en cuir et la mode des lunettes évolue. C'est grâce aux coureurs et à leurs équipes que l'on va résoudre le mystère de la date.

Sur tous les clichés (mais remarquablement sur les 2 et 3) apparaît le coureur Belge Omer Huyse (1898-1985) de Mouscron, avec son maillot « LAPIZE²-Dunlop ». C'est par lui que nous pouvons dater les clichés car cette équipe n'a existé que pour le tour 1924. Il en était d'ailleurs l'unique coureur ! Une équipe en solitaire, à lui tout seul ! Et sur la plaque de son vélo le numéro 111 éclot, elle est située dans le cadre (sur le cliché 2), c'est l'indice roi ! Car il suffisait ensuite de vérifier si Huyse avait concouru avec ce numéro en 1924.

L'année est également certifiée par l'étude des journaux tenus dans les mains des enfants sur le cliché 4. Après zoom, il s'avère que les deux journaux, à des pages différentes, sont *L'Auto* du 22/06/1924, ou plutôt d'une « édition spéciale gratuite » distribuée avec le quotidien sportif le jour du départ du tour.

Maintenant que nous tenons la date, permettez-moi de faire un point sur cette période clé de l'histoire du cyclisme en France. En effet, les folles années 1920 voient l'explosion de la bicyclette, sa pratique se développe en ville comme en campagne (la France est encore largement rurale), pour les hommes comme pour les femmes et les enfants ! C'est la révolution grâce à la machine à courir améliorée, c'est l'humain multiplié !!! Les temps de trajet raccourcissent pour tout le monde, le cheval du pauvre démocratise les déplacements pour l'utile comme pour l'agréable. Le prix du secoueur d'os est divisé par 10 entre 1900 et 1935 et le nombre de propriétaires se multiplie : 1 million de vélocipèdes en 1900, 9 millions en 1939 pour 40 millions d'habitants. Les années 1920 voient également la multiplication des vélodromes de plein air (Vannes en 1927), comme d'hiver (couvert). Chaque ville possède ses fabricants : Automoto à Saint-Etienne champion des constructeurs, vainqueur du Tour quatre années de suite de 1923 à 1926, Simplex à Dijon, Griffon à Paris...

Mais reprenons, le tour de France 1924 se déroule du 22 juin au 20 juillet (29 jours dont 14 de repos, soit 15 jours de courses), sur 15 étapes pour un parcours total de 5 425 km. C'est la 18^e édition qui est organisée depuis 1903 par le quotidien sportif *L'Auto* et son directeur, rédacteur en chef, Henri Desgrange (1865-1940). En comparaison, cent ans après, le tour se déroule sur 23 jours (dont 2 de repos soit 21 jours de courses), en 21 étapes pour un total de 3 492 km.

Les clichés sont donc du 28 juin 1924, lors de la 4^e étape entre Brest et Les Sables d'Olonne. C'est une journée ensoleillée avec un léger vent de face (cf. drapeau et banderole).

² Octave Lapize (1887-1917), cycliste français vainqueur du Tour de France 1910 et trois fois de Paris-Roubaix (1909, 1910, 1911), en 1914, il devient pilote dans l'aviation. Il meurt au combat, abattu par un avion Allemand, au-dessus du bois de Mort-Mare, en Meurthe-et-Moselle. C'est l'un des premiers coureurs à avoir autorisé une entreprise, par contrat de licence, à commercialiser des produits sous son nom. Des accessoires cyclistes et des bicyclettes de marque Lapize sont ainsi fabriquées par les sociétés La Française Diamant puis Zéfal et perpétuent la mémoire du champion après sa mort.



3. Fin de ravitaillement, départ imminent ! Lors du Tour de France à Vannes le 28 juin 1924 par Émile PIERRE, FR ANOM 139 Fi 1643

On peut même préciser l'heure du captage : entre 10h48 (arrivée du peloton de tête comptant une trentaine ou cinquante de cyclistes, selon la presse) et 10h51 précisément l'heure de départ après les trois minutes réglementaires. Les derniers ont quitté le ravitaillement à 11h25, devant une « foule énorme (...) et toutes les notabilités, dont M. Letoux adjoint au maire de Vannes. Service d'ordre impeccable. Aucun incident. » (*L'Auto* du 29/06/1924).

Les coureurs répartis en trois catégories (les professionnels courant dans une équipe, les semi-professionnels et les touristes, routiers, ou isolés surnommés les ténébreux) sont partis de Brest et de nuit, à 2h du matin ! Et sans phare, sauf la lune...

Cette étape de 412 km est remportée par le Calaisien Felix Goethals (1891-1962), en selle sur bicyclette THOMANN et pneus Dunlop, il arrive aux Sables en 16h 28 min. et 51 s. de course. Il figure au centre sur le cliché 4. C'est sa 7^e et dernière victoire sur le tour qu'il terminera à la 25^e place.

Les clichés sont pris au kilomètre 208 de l'étape, où les coureurs doivent être contrôlés (signatures) et se ravitailler en boisson, nourriture et pneumatiques ou boyaux (comme l'indiquent les banderoles et les journaux). Ce contrôle s'effectue sous la direction de M. Gemain, assisté du Véloce club et CSL Vannetais. Voir l'homme au pardessus à gauche et celui au canotier à droite (sur n° 3 et 4), ainsi que l'homme au chapeau tenant le vélo de Huyse sur le cliché 2 qui porte un brassard « Tour de France ».

Nous pouvons reconnaître d'autres coureurs, en plus de Goethals et d'Omer Huyse qui gagnera l'étape suivante (la 5^e), la plus longue du tour (482 km) entre Les Sables et Bayonne. Il terminera 9^e du classement général et 1^{er} des 2^e catégories à l'arrivée parisienne.

Et notamment Ottavio Bottecchia (1894-1927) visible sur les clichés 3 et 4. Il est monté sur bicyclette AUTOMOTO et pneumatique Hutchinson, avec sa casquette bicolore (violet et blanc), il devient le premier Italien à remporter le tour de France, après avoir gagné 4 étapes. Il possède également un record alors inédit : celui d'avoir porté le maillot jaune de la première à la dernière étape. Il gagnera également le tour de France suivant en 1925. Il n'aura pas le temps de profiter de la gloire qu'il ne cherchait pas. Le 3 juin 1927, Bottecchia est découvert inanimé et le visage ensanglanté au bord d'une route près du village de Peonis dans le Frioul. L'hypothèse d'un crime politique en raison de ses prises de position antifascistes n'a pas pu être prouvée... Un *Cold case* de plus dans le cyclisme !

Mais aussi Bartolomeo Aimò (1889-1970), à gauche sur les images 3 (dossard 31) et 4. Il est membre de l'équipe italienne LEGNANO, il finira 4^e du classement général, puis deux fois troisième en 1925 et 1926. Il est vainqueur de deux étapes du tour de France et quatre du tour d'Italie.

Ainsi que le Belge, Jules Huyvaert (1896-1960), sur LABOR-Dunlop, au-dessus du bras du gendarme sur l'image 3 et en tête sur le cliché 4 pour le départ. Il terminera 11^e de l'étape et abandonnera le tour lors de la 6^e étape.

Et à l'extrême droite sur les images 3 & 4, Alfons Standaert (1894-1968) dans sa tunique ARMOR-Dunlop ; le Belge est un coéquipier modèle (professionnel de 1922 à 1926) qui concourt en 2^e catégorie, il termine à la 17^e place.

L'avant-veille de cette étape, à l'arrière de la Renault Torpédo du journal *Le Petit Parisien*, le reporter Albert Londres couvre le tour pour le quotidien. C'est lui qui va révéler « l'affaire des frères Pélissier » dans un article qui fait date : Les forçats de la route.



4. Départ du groupe de tête à la suite des contrôles et ravitaillement, Tour de France, Vannes le 28 juin 1924 par Émile PIERRE, FR ANOM 139 Fi 1645

Au Café de la gare de Coutances pour protester contre un règlement draconien (délestage interdit et vérification vexatoire), Henri Pélissier, le vainqueur de la précédente édition, abandonne dès la troisième étape en compagnie de son frère Francis (1894-1959) et de Maurice Ville (1900-1982). Et devant un chocolat chaud, l'entretien avec les trois grévistes, les révoltés du Café de la gare et vedettes du tour (ils sont alors les 3 premiers du classement général), vire à la confession : « On n'est pas des chiens (...). Le sport devient fou furieux. (...) C'est un calvaire (diarrhées, insomnies, céphalées...). Nous marchons à la dynamite (...). » Ils sortent de leurs sacs : fioles de cocaïne et de chloroforme, des pommades et pilules... Le lendemain, la foule cherche Pélissier, elle est déçue, mais les journalistes de *L'Auto* sont ravis : « L'abandon des Pélissier est jugé sévèrement » (*L'Auto* du 29/06/1924).

Pour Henri Pélissier³, l'organisation lui inflige une amende de 600 francs et via *L'Auto* des promesses de ne plus être invité (il recourt une seule fois le tour en 1927, et abandonne dès la 3^e étape...). Pour Ville c'était son premier et dernier tour, le début et la fin de sa carrière professionnelle, il deviendra alors entraîneur... Et pour Albert Londres un recueil supplémentaire : *Tour de France, Tour de souffrance*.

On ne trouvera pas sur les images ni Ville, ni les frères Pélissier mais d'autres mécontents... et spécialement sur le cliché 3, à droite d'Omer Huyse, de profil, voyez-vous le majeur du coureur tendu vers le sol ? Après agrandissement, il a les yeux dans le photographe ou plutôt un œil sur l'objectif, il s'agit sans doute de Raymond Englebert (1899-1974, dossard n°12 sur cliché 4) qui sur ALCYON est vainqueur de la 3^e étape, mais a été pénalisé sur l'enlèvement (le sprint), il reçoit de surcroît une amende et l'étape est donnée à un autre Belge Théophile Beeckman. Englebert termine le tour à la 16^e place.

Sur ce tour 1924 on compte 321 inscrits, 157 partants pour 60 arrivants, soit 97 abandons et exclusions. Une hécatombe comme chaque année !!! A noter que comme les maillots, les abandons permettent aussi de vérifier l'identité des coureurs (exemple pour l'équipe LABOR : Debaets abandon 1^e étape, Gobillot non-partant à la 2^e et Huyvaert abandonne à la 6^e, donc c'est notre homme). Le très autoritaire organisateur et directeur du tour et de *L'Auto*, interdit les dérailleurs sur les engins jusqu'en 1937 alors qu'ils sont créés avant 1914...

La dernière image est celle où l'on sent le plus la pression populaire de ce tour qui met la « France sur le pas de la porte », mais également sur les balcons et aux fenêtres... La société vannetaise est là, représentée en chapeaux (rares sont les têtes nues) : les uniformes et les calots de militaires (du 35^e Régiment d'Artillerie de Campagne puis Divisionnaire), le pompon d'un marin, les képis de gendarmes, les casquettes des ouvriers, des pêcheurs, des paysans et des enfants avec bérets (dont un travailleur), les coiffes de notables : canotiers et fedoras, et même quelques dames en charleston...

En guise de conclusion, une ultime précision : en 1924 la lanterne rouge du Tour se nomme Victor Lafosse... Mais il n'y a pas de fausse victoire quand on termine le tour !

³ Henri Pélissier (1889-1935) star des cyclistes français avant 1914 puis après-guerre. Il termine second du Tour de France 1914, qu'il gagne en 1923, il remporte également : le tour de Lombardie en 1911, 1913 et 1920, Milan-San Remo en 1912, Bordeaux-Paris en 1919, Paris-Roubaix en 1919 et 1921, Paris-Bruxelles en 1920. La fin du champion est dramatique : Henri Pélissier meurt en 1935 après une dispute conjugale. Il est abattu par sa compagne, Camille Tharault, qui souhaite protéger sa jeune sœur, balafnée au visage par le couteau dont Henri s'est servi pour la punir d'une réflexion qui l'avait rendu furieux. Deux années avant, sa femme avait été retrouvée morte une balle dans la tête.