

# Marcel Rol pionnier de la photographie Sportive

Marcel Rol (Vaison 1876- Carpentras 1905)



À ceux qui s'intéressent à l'histoire du sport et en particulier à l'époque des pionniers, le nom de Rol est familier. Marcel Rol fut, en effet le fondateur en 1903 d'une des plus anciennes agences photographiques de France et les photos de l'agence Rol sont largement diffusées dans les ouvrages historiques qui traitent de cette époque<sup>1</sup>.

Les précieux témoignages historiques que constitue le fonds photographique Rol fait que nous connaissons beaucoup mieux l'histoire de l'agence que la biographie de son fondateur.

L'agence Rol qui fonctionna de 1904 à 1937<sup>2</sup> a laissé une documentation photographique colossale. En 1961 la Bibliothèque Nationale put faire l'acquisition de cet ensemble très important de photographies de presse. Dominique Versavel conservatrice au département des estampes et de la photographie à la BnF et Jacques Gasté catalogueur du fonds Rol au département de la Conservation de la BnF ont rédigé dans le livre que Philippe Tétart a consacré aux pionniers du sport<sup>3</sup> une note, hélas trop courte, sur l'histoire de l'agence Rol.

Donnons leur la parole : *L'agence Rol a laissé à la BnF plus de 125 000 plaques de verre traitant de tous les sujets*

*abordés par les revues et quotidiens qu'elle fournissait en images : politique, diplomatie, justice, vie sociale...Mais à l'instar de l'agence Meurisse, sa cadette et concurrente, ses débuts furent majoritairement consacrés aux reportages sportifs. Les compétitions naissantes et notamment les courses cyclistes et automobiles, très suivies par Rol, constituent autant d'événements aisés à anticiper et à couvrir.*

Marcel Rol mourut deux ans à peine après la création de son agence à l'âge de 28 ans, le 17 Septembre 1905. Durant les deux brèves années qu'il passa à sa tête, l'agence qui venait d'élargir son activité aux journaux quotidiens s'était déjà largement imposée dans le milieu de la presse.

*Les principaux clients de l'agence Rol sont les revues généralistes de sport (La Vie au Grand Air, Armes et Sports, le Sport Universel Illustré, La Presse Sportive...) mais elle fournit également la presse d'actualité (La Vie Illustrée, Le Touche à tout, L'Instantané, Le Petit Journal, le supplément illustré du Petit Parisien, L'Echo de Paris, Le Journal, La Revue Illustrée...) et les revues spécialisées (Le Yacht, L'Aérophile, La Revue de l'aviation...)<sup>4</sup>.*

Après la mort de Marcel Rol l'agence poursuivi son extension grâce à la qualité de ses photographes et de ses administrateurs. Nous n'en avons pas la preuve, mais il est fort possible que l'affaire resta dépendante de la famille Rol, puisqu'une photo de l'agence montre Emile Rol (un oncle de Marcel), fort élégamment vêtu, sur le balcon de l'agence rue Richer<sup>5</sup>(photo 3) en 1909.

Le reportage sportif restera la principale activité de l'agence, mais pas la seule, et si elle se consacra surtout aux photos sportives, l'agence avait ses préférences et ne traita pas de façon égale l'ensemble des sports. Dans la centaine d'événements sportifs couverts chaque année par l'agence certaines disciplines furent privilégiées, en

particulier le cyclisme, les sports mécaniques et l'athlétisme. À eux seuls ces sports représentent plus de la moitié de l'activité de l'agence entre 1908 et 1914<sup>6</sup>.

L'agence prospéra donc jusque dans les années vingt où l'arrivée des grandes agences de presse américaine (Keystone, Wide World Photos, Associated Press) mit à mal le modèle économique quelque peu artisanal des agences photographiques françaises<sup>7</sup>.

En 1937 l'agence Rol et ses concurrentes les agences Paul Meurisse et Mondial Presse Photo fusionnèrent pour fonder l'agence SAFRA. C'est le fonds de cette agence qu'a racheté la Bibliothèque Nationale de France en 1961; ce qui lui permet de disposer de plus de 125 000 plaques de verre et 100 000 tirages résultat de l'énorme travail de l'agence Rol durant la période qui va de la mort de Marcel Rol en 1905 à la fin de l'agence Rol en 1937.

Mais que sait-on de Marcel Rol lui-même ?

Finalement peu de chose. Il est né à Vaison en 1876 et à trouvé la mort à Carpentras dans un accident de la route. La déclaration de son décès à l'état civil de Carpentras mentionne simplement qu'il exerçait la profession de photographe à Paris et qu'il était le fils de Denis Joseph Rol et de Geneviève Liffraud. On y apprend aussi qu'il avait vingt huit ans au moment de sa mort et qu'il était marié à Marie Magdeleine Praud.

Sur sa carrière de photographe nous en savons un petit peu plus puisque ses clichés figurent dans le fonds de la BnF et dans les nombreux journaux auxquels il collaborait alors (en particulier dans la Vie au Grand Air (VGA) le grand journal sportif de l'époque<sup>8</sup>).

## Marcel Rol et le Ventoux.

La course de cote du Ventoux fut, dès sa première édition en 1902 un évènement essentiel de la saison des courses automobiles françaises. La Vie au Grand Air en assura la promotion avec enthousiasme et Marcel Rol qui était un enfant du pays ne pouvait manquer d'en faire le reportage photographique. Bien que cela soit plus que probable nous ne sommes pas certain que les photographies qui illustrent dans VGA les reportages de la course entre 1902 et 1905 soient de Marcel Rol. En effet, il n'était pas encore d'usage dans la presse d'attribuer chaque photo à son auteur<sup>9</sup> et elles étaient publiées le plus souvent sans aucun commentaire<sup>10</sup>. Je pense cependant avoir la preuve de sa présence en 1904, car sur une carte postale de la maison d'édition de mon grand-père Joseph Brun (photo 1), il me semble reconnaître sa silhouette et surtout son drôle de bonnet, le même qu'il portait sur la dernière photo qui fut prise de lui (photo 2).

Autorisez-moi maintenant une courte digression, car il ne manquerait plus qu'en publiant cette carte je me rende coupable de la même faute et que j'oublie de rendre hommage à son auteur De Clary qui était le photographe de la maison Brun et qui, pas plus que ses confrères, n'avait droit à la mention de son nom sur les nombreuses cartes postales qu'il a illustrées.

Grace à ses reportages photographiques et à leur publication dans la grande presse nationale, Marcel Rol fut donc un de ceux qui permirent que l'ascension du Ventoux devienne très vite la plus grande course de côte française et acquière même une réputation internationale<sup>11</sup>.

Hélas, en 1905, ce rendez-vous annuel avec notre montagne allait lui être fatal.

Plutôt que d'ajouter ma prose à celles des nombreux résumés de

seconde ou troisième main que l'on trouve maintenant sur internet et ailleurs, je vais laisser la parole à des contemporains, les chroniqueurs des deux hebdomadaires carpentraciens de l'époque, le Ventoux et l'Action Républicaine. Ces deux journaux concurrents n'étaient à peu près d'accord sur rien – et c'est peu dire – dans le domaine politique, mais ici leurs articles font du tragique accident de Rol des comptes-rendus très proches et concordants pour l'essentiel.

Donnons d'abord la parole à un témoin oculaire qui a fait le récit de ce terrible drame dans le journal « Le Ventoux » du 23 Septembre 1905<sup>12</sup>. L'extrait suivant commence après le reportage sur la course elle-même :

*Vers midi« ... Quelques autos ont déjà repris la route de Marseille. Rougier est parti lui aussi<sup>13</sup>... Un déjeuner est servi à l'hôtel Vendran. Le menu est parfait et des mieux composé, le service irréprochable<sup>14</sup>.*

*Puis la descente vers la plaine a lieu. Deux voitures sont encore en haut, la nôtre et la Mors de Collomb. Deux places restent libres : une sur la Rochet-Schneider, en lapin, l'autre sur la Mors.*

*Deux journalistes photographes parisiens, Rol de la « Vie au Grand Air », et Bertrand du « Journal » et des « Sports » les jouent à pile ou face. Rol gagne et monte avec Collomb, le malheureux ! Il voulait faire de la vitesse...*

*Une voiture de course a démarré en vitesse avec un bruit d'enfer, soulevant derrière elle un gros nuage de poussière. Nous avons quitté nos compagnons de route. Nous devons les retrouver tout à l'heure.*

*À trois kilomètres environ près de Carpentras, une foule est rassemblée devant la ferme Robert, quartier du Martinet. On nous crie « Arrêtez ! un accident est survenu ». Nous*

*descendons de machine et pénétrons dans la ferme. Un terrible et lugubre spectacle nous y attends. Sous un hangar, près d'une meule de foin, un homme est étendu. C'est Rol. Il est mort.* <sup>15</sup>»

Donnons maintenant la parole à l'Action Républicaine dont le récit n'est guère différent, mais qui nous donne quelques détails supplémentaires :

« ...Rol prit place à côté de Collomb, le mécanicien nommé Vendre était assis à leurs pieds(photo 2)... à deux kilomètres de notre ville au quartier des aqueducs, le mauvais état de la route occasionna une forte secousse à la machine, un pneu fit explosion et la crevaison fit obliquer l'automobile qui vint buter contre le talus en faisant panache. Les voyageurs furent projetés à une certaine distance. Rol frappa de la tête contre le volant de la machine<sup>16</sup>et fut tué sur le coup... Relevés par les témoins de ce terrible accident ils furent transportés à la ferme de M.Bernard, jardinier, située au bord de la route, où on leur prodigua des soins pendant qu'on alla chercher à la ville les docteurs Cavailon et Michel. Les deux praticiens pansèrent les blessés qui furent transportés ensuite à l'hôpital de notre ville ainsi que le corps de l'infortuné photographe. Vendre fut le moins endommagé (sic), Collomb, avait une fracture du crane<sup>17</sup>. Tous les deux ont pu peu de jours après, regagner leur domicile.

Marcel Rol était né à Vaison et âgé de vingt huit ans. Marié depuis quelques mois il laisse une veuve sur le point de devenir mère. Ses funérailles ont eu lieu mardi matin à 8h et  $\frac{1}{2}$  au milieu d'une nombreuse assistance. Le deuil était conduit par M. Liffraud oncle du défunt et plusieurs membres de sa famille dont certains habitent notre ville.

Remarquée une superbe couronne de l'Automobile Club Vauclusien et dans l'assistance des délégation du conseil municipal, de l'Automobile Club Vauclusien, de la commission des courses, de

*Bédoin, etc.*

*Le convoi s'est dirigé de l'hôpital à la porte d'Orange, où la bière a été placée sur une voiture pour être transportée à Sablet où a eu lieu l'inhumation.<sup>18</sup> »*

Les accidents n'étaient pas rares dans les courses de cette époque. On se souvient qu'en 1903 les autorités avaient arrêté la course Paris-Madrid avant son terme, en raison du grand nombre d'accidents et de victimes. Les nombreux spectateurs du Ventoux n'auraient peut-être pas été surpris si la sortie de route était survenue durant la montée, pendant la course. Mais ici, alors même que les organisateurs se félicitaient du bon déroulement de l'épreuve et fêtaient son succès dans la bonne humeur générale, le drame eut un retentissement considérable. Les journaux nationaux avec lesquels Marcel Rol collaborait, publièrent des articles déplorant sa mort : « La Vie au Grand Air » publia une photo de la voiture de Collomb juste avant la descente sur la plateforme du sommet (photo 2), et « Les Sports Universels » un portrait de Rol (photo 4).

Avec un à propos discutable, l'Action Républicaine en profita pour stigmatiser le mauvais état des routes et réclamer leur amélioration : « .. il est permis d'admettre que l'état défectueux de la route ait pu contribuer à l'accident que nous avons à déplorer, nous nous permettons de rappeler que plus d'une fois nous avons adressé des réclamations des ponts et chaussées, lui signalant cet état de choses. Dans l'arrondissement de Carpentras et plus particulièrement aux approches de notre ville, les routes sont à ce point mal entretenues que les automobilistes se les désignent et les mettent à l'index en conseillant un crochet pour éviter Carpentras. Les automobiles ne sont pas les seules voitures roulant sur les routes et si celles ci sont dans un état déplorable, tous ceux qui les fréquentent ont à en souffrir. »

La municipalité ne resta pas insensible non plus à l'émotion

des Carpentrassiens et le maire Léopold Pécoul voulant montrer sa volonté de contrôler un peu mieux les nouveaux dangers que créaient les automobilistes prit un arrêté énergique pour ne pas dire martial ! :

*article 1 – La vitesse des vélocipèdes, automobiles et autres véhicules ne pourra excéder l'allure d'un cheval au petit trot attelé ou monté et, en aucun cas celle de 12 km à l'heure, dans le périmètre de l'octroi de Carpentras<sup>19</sup>. Cette vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés et aux tournants des rues et places.*

*article 2 – Tout conducteur d'automobile et autre véhicule est tenu de ralentir et même d'arrêter le mouvement de son véhicule lorsque, à son approche, les chevaux attelés ou non, manifestent des signes de frayeurs et toutes les fois que son passage pourra être une cause de désordre, d'accident ou de gêne pour la circulation.*

...

*article 5 – Les conducteurs d'automobiles auront seuls le droit de signaler leur approche, en cas de besoin, au moyen d'une trompe, conformément à l'article 15 du décret du 10 Mars 1899 ; mais il leur est interdit de se servir de cette trompe pour se faire ouvrir un passage dans les foules ou écarter les personnes ou obstacles quelconques qui se trouvent devant eux et faciliter ainsi leur passage au détriments des autres véhicules... »<sup>20</sup>*

Il ne faudrait pas que cet arrêté donne l'impression que les Comtadins d'alors vivaient dans la crainte du progrès et la terreur de la modernité. Bien au contraire c'est de cette époque que date leur engouement, jamais démenti depuis, pour les sports mécaniques, les courses et les rallyes automobiles, les compétitions de moto-ball et les moto-cross.

Marcel Rol aura donc été un des héros tragique des premiers



temps de cette aventure. À l'heure où les commémorations de toutes sortes fleurissent dans notre pays il serait peut-être bon que les Comtadins pensent à honorer son souvenir.

1Philippe Tétart a pu écrire un ouvrage très complet sur les pionniers du sport en n'utilisant que des photos de gonds Rol de la BnF. (*Les pionniers du sport*, La Martinière & BnF éditions, Paris, 2016.)

2L'agence Rol ayant été fondée le 24 Décembre 1903, sa production en 1903 fut vraisemblablement très mince.

3D.Versavel, J.Gasté op. Cit. in P.Tétart op. Cit.

4Ibid.

5En 1908 l'agence Rol avait quitté sa première adresse du 37, rue Joubert et s'était transportée au 4, rue Richer qui restera son adresse définitive.

6D.Versavel, J.Gasté op. Cit. in P.Tétart op. Cit.

7M.Chermette, *Du New York Times au Journal. Le transfert des pratiques photographiques américaines dans la presse quotidienne française*. In *Le temps des médias*. N° 11, hiver 2008/2009.

8Dont le Conservatoire du Patrimoine Sportif possède de nombreux volumes.

9C'est peut-être en raison même de ce manque de respect que Marcel Rol et son confrère Louis Meurisse fondèrent leur propre agence.

10À de très rares exceptions près comme, par exemple, la revue « Les sports modernes ».

11C'est justement en 1905 que l'Italien CAGNO sur FIAT devint le premier vainqueur étranger.

12L'article est signé de deux initiales E.C. Nous savons aussi qu'il écrivait dans l'hebdomadaire avignonnais « Le Mistral »

et qu'il faisait partie du groupe d'officiels monté dans une Rochet-Schneider.

13Vainqueur en 1904 sur Turcat-Mery.

14Lors de la première édition le célèbre aubergiste avait été surpris par le succès de l'épreuve et l'abondance des convives et il avait du essayer quelques critiques.

15Le ventoux, 22 Septembre 1905, n°199.

16Pour le Ventoux, il frappa contre un arbre. Maurice Louche publie une photo de la Mors de Collomb sur les lieux même de l'accident. (M.Louche, Mont Ventoux, 1902-1976, édité par l'auteur.1984, p 47.)

17Un diagnostic peu compatible – si je peux me permettre – avec la phrase suivante de l'article.

18L'Action Républicaine, 27 Septembre 1905.

19Le mécanicien Vendre déclara que la Mors de Collomb roulait à plus de 100 km/h au moment de l'accident.

20Je ne suis pas juriste et je ne voudrai pas donner un espoir inconsidéré à ceux qui, de nos jours déplorent l'invasion des villes par les automobiles, mais je ne suis pas sur que cet arrêté municipal ait été abrogé !

---

**Le peu de morale que je sais,  
je l'ai appris sur les**

# terrains de football

Il s'agit bien sur d'une célèbre citation d'Albert Camus .

Vraiment, le peu de morale que je sais, je l'ai appris sur les terrains de football et les scènes de théâtre qui resteront mes vraies universités

---

## Comment nous « conservons » le patrimoine sportif

### Le conservatoire du patrimoine sportif.

*Nous publions ici un résumé de la contribution de Jean-François Brun au XIX<sup>e</sup> atelier européen Eurethno du 9 au 11 septembre 2005 (Montpellier) **Le petit patrimoine des Européens, patrimoine pour l'être et non pour l'avoir.***

*La totalité de cet article et l'ensemble des communications ont fait l'objet d'une publication séparée. (Le « petit patrimoine » des Européens: objets et valeurs du quotidien, Collectif sous la direction de L.S. Fournier; L'Harmattan, Collection Ethnologie de l'Europe, Paris , 2008)*

En moins de dix ans d'année notre association a déjà réalisé une collecte abondante. Certains domaines sont pléthoriques: c'est le cas en particulier des photographies qui apparaissent

comme particulièrement résistantes à l'oubli et à la destruction volontaire. Nous possédons beaucoup de tirages photographiques d'époques qui nous ont été donnés par des « descendants » qui avaient bien compris notre dessein. Sachant que nous les archiverions soigneusement, ils étaient rassurés sur la conservation de ces documents originaux et pas mécontents de savoir qu'ils figureraient en bonne place dans un centre de documentation. Tous les Carpentrassiens ne font pas preuve de la même bonne volonté et il arrive, à contrario, que les héritiers d'un sportif n'aient pas envie de se séparer de ces souvenirs. En général nous sommes assez persuasifs et nous parvenons à les convaincre de nous les prêter pour que nous puissions au moins les numériser.

## Fonds photographiques

Nous avons ainsi rassemblé des collections très abondantes pour la plupart des sports ayant été pratiqués à Carpentras, du moins depuis que la photo sportive est accessible à des amateurs éclairés.

On ne s'étonnera guère de la rareté dans notre fond des photographies antérieures à 1920. La technique photographique du début du XX<sup>e</sup> siècle ne permettait que des photos posées. Il faudra attendre 1924 et l'arrivée à Carpentras de P.Michel, un professeur de gymnastique amateur de photographie pour que nous ayons les premiers clichés de joueurs évoluant sur un stade.

La quantité de nos documents photographiques suit une courbe rapidement croissante en fonction du temps. Plusieurs paramètres interviennent pour expliquer cette croissance rapide. Nous n'y insisterons guère car la plupart relèvent du sens commun. En premier lieu le temps qui passe multiplie les occasions de pertes et de destructions des photos comme de n'importe quel autre document. Mais aussi, alors qu'il y avait au maximum un ou deux reporters pour un match de la première

du Racing Club Carpentrassien (RCC) en 1930, il y a maintenant une dizaine de caméscopes autour de la moindre rencontre des écoles de rugby.

Malgré la lourdeur et les artifices des mises en scène imposées par la technique, les photos du début du siècle, ne sont pas sans intérêt ethno-historique. Les vêtements, le décor choisi, la façon de poser, l'absence ou la présence de plusieurs classes d'âges et de dirigeants, sont des pistes qui, du moins à notre connaissance, ont été peu étudiées et qui pourtant paraissent riches de potentialités heuristiques.

Nous ne possédons pas de photographies des équipes de collégiens qui en 1901 furent les premières à pratiquer le Rugby-Football à Carpentras. Nos plus anciennes photos de ces pionniers des sports anglais datent de 1908.



La comparaison avec les photographies de la société conscriptive « L'Espérance Carpentrassienne », dont certaines sont antérieures à 1900, permet de retrouver et d'illustrer les différences qui séparaient ces deux conceptions de l'exercice physique.



# Une mode sportive curieuse

Autre exemple : sur une série continue de photographies représentant des équipes de rugby et de football on peut repérer quelques évolutions surprenantes du vêtement des sportifs carpentrassiens. Il y a eu curieusement chez les joueurs une mode du béret. Cet accessoire vestimentaire qui sert encore aujourd'hui à des caricatures faciles de l'archétype français a été porté de façon massive et pendant quelques années par les pratiquants de sports collectifs. Sur les photos de la période 1914/18 il est fréquent de voir des joueurs poser après le match avec leurs calots ou leurs bérets militaires.

*France Vs Nouvelle-Zélande 1917, à gauche en pardessus et chapeau melon Charles Brennus, l'homme du bouclier; ci dessous:*



Ces couvre-chefs sont alors portés avec leurs insignes métalliques régimentaires et de la même façon qu'ils étaient portés en uniforme. De même sur les photos des grands clubs, on pouvait voir les internationaux poser à la mode britannique avec la « cap » des équipes nationales sur la tête. Il s'agissait alors d'ornements et il n'était manifestement pas question de jouer avec. Mais quatre ou cinq ans plus tard, autour de 1925, on voit des joueurs poser avec des bérets plus petits que les bérets militaires complètement enfoncés jusqu'aux oreilles. Et ce qui est beaucoup plus inattendu

c'est que les photographies des matchs montrent que les joueurs portaient leurs bérets pendant la partie. Sur des comptages nécessairement approximatifs, car les photos n'ont pas souvent la netteté idéale, il nous a semblé qu'un tiers des joueurs environ faisait ainsi.



### *Match Carpentras-Chateaubrenard 1924*

Au rugby, cette mode ne concernait que les demis et les trois-quarts. Mais est-il utile de préciser que même s'ils en avaient eu envie les avants qui participent aux mêlées n'auraient pas pu garder longtemps un béret sur la tête. Y avait-il un intérêt technique ou bien s'agissait-il simplement d'un phénomène de mode ? Il est possible qu'au rugby, cet ustensile ait présenté quelque avantage en amortissant un peu les coups sur le crâne que reçoit inévitablement un joueur. Mais, dans cette fonction, il aurait de toute façon été moins efficace que les serre-têtes en cuir que les joueurs carpentrassiens connaissaient et portaient depuis plusieurs années.

En revanche au football, le béret ne paraît pas pouvoir présenter un quelconque intérêt technique. C'est même le contraire qui paraît évident puisque le jeu de tête devait y perdre beaucoup de précision. Cette mode a duré quelques années et toucha aussi les sports collectifs féminins. Il est même tout à fait possible que les joueuses de football du Fémina-sport aient été à l'origine de cet engouement.



*L'équipe de football du Fémina en 1920*

Elle connut un maximum au milieu des années 20 puis déclina progressivement et, dans les années 30, on ne voyait plus qu'un ou deux nostalgiques s'acharner à en perpétuer la pratique.

Ce petit accessoire vestimentaire nous paraît illustrer assez bien la difficulté méthodologique à essayer de créer un « corpus » dans le domaine sportif. Si par exemple on se donnait pour objectif de rassembler pour l'exposer dans un musée un ensemble complet de vêtements de joueurs de Rugby, on n'oublierait certainement pas, chaussures, chaussettes, shorts, maillots, etc. mais qui songerait à y inclure le béret ? Et pourtant est-il moins riche de sens que les autres accessoires de la panoplie ?

## **La « conservation » du patrimoine sportif par les sportifs**

Puisque nous venons d'évoquer les photographies et le vêtement des joueurs, examinons maintenant ce que nous avons pu comprendre de la façon dont les sportifs gardent (ou ne gardent pas !) ce genre de souvenirs.

Il nous faudra d'abord faire un détour par la manière dont nous nous les sommes procurés qui en elle-même n'est pas dépourvue d'enseignements ethnologiques.



Notre association est composée d'une quinzaine de membres dont la plupart a participé à des titres divers au mouvement sportif carpentrasien. Beaucoup furent d'abord pratiquants d'une ou de plusieurs disciplines puis sont devenus, après la période active, dirigeants dans les comités de différents clubs. On imagine sans peine le réseau de relations ainsi capitalisées dans une ville qui ne compte guère qu'une vingtaine de milliers d'habitants. Lorsqu'il apparaît qu'un Carpentrasien est peut-être en possession de quelques documents qui jusqu'alors nous avaient échappé, une brève conversation permet presque toujours de trouver celui d'entre nous qui le connaît le mieux et qui sera le mieux à même de le rencontrer dans un climat favorable. Le lien n'a d'ailleurs pas toujours une valeur positive et il arrive que le plus proche ne soit pas le meilleur émissaire : « Je le connais très bien, mais il vaut mieux que ce soit toi qui y ailles : on est fâchés ! »

Quelquefois ce premier contact est infructueux, il n'est pas rare alors que la personne contactée connaisse le document que nous cherchons et puisse nous rapprocher de son détenteur ou que même, prenant goût à la recherche, il remue ciel et terre pour nous permettre de le retrouver. La réaction inverse est malheureusement possible et c'est ainsi que nous sommes souvent confrontés à des questions aussi déroutantes que simples, du genre : « Mais qu'est ce que vous allez en faire ? » ou encore « Mais à quoi ça peut servir ? ».

Faute de courir à l'échec, mieux vaut alors ne pas trop parler d'ethnologie du sport – discipline peu connue, de peu de prestige et de légitimité douteuse. Il est plus productif de se réfugier lâchement dans le passé et parler de travaux historiques, voire de la constitution d'un musée ou de la rédaction d'un livre de souvenirs (genre bien connu et localement prestigieux). C.Bromberger faisait remarquer à ce propos que la question de l'utilité de leurs recherches n'était curieusement, jamais posée aux historiens et aux

archéologues !

Mais supposons ces difficultés surmontées, nous sommes en possession de souvenirs que l'on nous a donnés ou que nous avons eu l'autorisation de reproduire. Examinons un instant comment ils avaient été conservés jusque-là par leurs propriétaires.

Deux grandes catégories apparaissent immédiatement: ceux qui ont organisé leur collection et ceux qui ne l'ont pas fait. La plupart des collections organisées se présentent sous la forme d'albums classés chronologiquement. Le plus souvent ces albums ont été réalisés au jour le jour, soit par le sportif lui-même soit par son père ou sa mère et même quelquefois, mais c'est plus rare, par le conjoint. Ces albums sont constitués pour l'essentiel de coupures de presse et de photographies. Les tirages photographiques originaux ont presque toujours été donnés par les correspondants de presse locaux qui en sont les auteurs et qui les distribuent très volontiers, ce qui leur permet d'entretenir d'excellentes relations avec les joueurs.

Ces relations nécessaires entre journalistes et joueurs vont quelquefois très loin. L'un des albums qui nous ont été prêtés comportait beaucoup de photos d'un ami rugbyman marquant un essai grâce à un plongeon spectaculaire.



C'était un excellent joueur et il est vrai qu'il marquait beaucoup d'essais, mais quand même, la proportion de ces envols m'étonnait un peu. Après quelques questions et alors qu'il me faisait le commentaire de son album, il finit par m'avouer qu'il était très ami avec le photographe du « Provençal » et qu'il allait intentionnellement marquer ses essais (à condition bien sûr que les adversaires le laissent faire) près de l'endroit où il se tenait en faisant chaque fois que possible ces magnifiques plongeurs. Ils y gagnaient tous les deux puisque très souvent ces belles photos se retrouvaient à la une du journal.

On voit bien là les biais que devra éviter une ethnologie du geste sportif !

## **La Haie d'honneur, un rituel des mariages sportifs**

Ces albums bien classés se terminent souvent par des photos de mariage qui en elles-mêmes constituent un genre photographique digne d'intérêt. Il était en effet traditionnel que lorsqu'un jeune sportif se mariait, ses amis viennent faire une haie d'honneur à la sortie de l'église. Les modalités de cette petite cérémonie étaient bien sûr différentes selon le sport pratiqué.



Pour un joueur de rugby, les camarades du marié en tenue de joueurs se plaçaient de part et d'autre des époux et deux par deux tenaient un ballon au-dessus du passage des jeunes

mariés. Il y avait bien sûr des variations selon le nombre plus ou moins important des joueurs... et la saison : le maillot et le short étant mal adapté à l'attente de la sortie des mariés par temps de mistral.

La cérémonie est plus pittoresque pour des escrimeurs croisant le fer au-dessus de la tête des époux ou pour des joueurs de moto-ball alignant leurs motos sur les marches du parvis de la cathédrale.

## Documents rares

Mais beaucoup d'anciens sportifs n'ont pas réalisé d'album et gardent leurs souvenirs sans classement particulier. Ce qui peut-être intéressant car le rapprochement quelquefois surprenant de souvenirs faisant sens pour leur propriétaire, est en lui-même instructif.

Par exemple L.Porrachia qui fut un des meilleurs rugbymen carpentrassiens avait eu la joie d'être sélectionné à trois reprises dans l'équipe de Provence qui rencontra les Maoris à Avignon en 1926, l'université d'Oxford à Avignon et l'Italie dont ce fut le premier match international (Milan en 1927). Il avait tout conservé de ces moments importants de sa vie sportive. Sa convocation par la fédération, les menus des repas, des cartes de l'hôtel où ils avaient séjourné à Milan et bien sûr quelques photographies de ces rencontres. Il me semble pouvoir dire sans grand risque de me tromper qu'après sa disparition seules les photographies auraient eu quelques chances d'être conservées par sa famille. Il en était d'ailleurs si bien persuadé lui-même qu'il me donna l'enveloppe qui contenait tous ses souvenirs avec plaisir et, m'a-t-il semblé, un peu de soulagement.

Un autre élément important de nos archives me fut donné dans des conditions très comparables. E.Ollivier qui durant une douzaine d'année (de 1947 à 1960) occupa les responsabilités de secrétaire puis de président du club de rugby avait gardé

(on ne peut pas dire « conservé ») la totalité des archives administratives du club dans un coin poussiéreux de son garage.

À l'issue de notre entrevue et alors que le conservatoire n'était pas encore en projet, il me les donna, en prenant toutefois la précaution de s'assurer que j'avais toujours des responsabilités dans le club. (Ce qui signifiait pour lui la certitude qu'un dirigeant comme moi comprendrait sans problème l'inévitable approximation des cahiers comptables et n'allait pas faire un scandale en exposant au grand jour les disparités de traitement des joueurs. Qu'on songe aux trente ans qui nous séparaient alors de la fin de son dernier mandat et on comprendra à quel point ce genre de secret est bien gardé ).



### *Ausweiss 1943 – Fonds Ollivier*

Souvent les albums de presse les plus soignés ne sont pas le fait de leurs héros, mais celui d'admirateurs plus ou moins proches.

C'est ainsi que nous avons eu en main des albums de presse très ordonnés consacrés à la carrière de quelques champions, confectionnés par un de leurs supporters. Nous en connaissons deux consacrés à la carrière de Caritoux, coureur cycliste comtadin, deux fois champion de France et vainqueur du tour d'Espagne. Un autre rassemblant les souvenirs de la carrière

de J.Ragnotti champion de France des rallyes. Ce dernier œuvre d'un de ses amis journaliste comprend beaucoup de tirages photographiques originaux. Comme celui consacré par un neveu à la carrière et à la vie familiale de Marcel Cerdan.

Le nombre total de ce type d'album souvenir est pratiquement incalculable. Il suffit pour s'en faire une idée d'imaginer le nombre astronomique d'albums que des adolescents ont dû consacrer à Zidane ou à d'autres stars d'un niveau approchant. On comprendra peut-être alors que la volonté de limiter notre terrain de recherche à Carpentras et aux carpentrassiens n'est pas si modeste que ça !

Il existe aussi des albums de coupures de presse qui n'ont pas un sportif pour thème mais un club ou un sport.

L'adjoint au sport de Carpentras nous a donné le cahier d'écolier sur lequel, alors qu'il était cadet, il collait toutes les coupures de presse parlant du rugby à 13 qu'il avait pu trouver. Un couple de bénévoles qui dirige le club d'athlétisme de Carpentras depuis bientôt trente ans nous a donné la vingtaine de gros classeurs où ils conservaient soigneusement les coupures de presse et les comptes-rendus officiels concernant l'UAC.

Disons en passant un mot sur le « collectionneur » qui est un concurrent sérieux de l'ethnologue. Le collectionneur est, pour notre entreprise, comme l'amateur de silex qui pille un site pour le préhistorien. Après son passage, le terrain ne sera plus le même et s'il a trouvé une pièce qui l'intéresse, on peut être assuré que plus personne ne la reverra plus.

## **Objets, collectionneurs et conservation.**

A Carpentras, il y en a peu et nous n'en avons rencontré que dans les sports mécaniques. Il est vrai que beaucoup d'argent

circule chez les amateurs de vieilles voitures et que certains sont prêts à payer fort cher les objets de collections qui les intéressent.

D'une façon générale, les objets sont plus difficiles à obtenir que les archives et d'abord parce qu'ils ont souvent une valeur vénale réelle même en dehors du monde sportif. C'est le cas par exemple des trophées que l'on offrait aux sociétés de gymnastique au début du XX<sup>e</sup> siècle et qui ont quitté depuis longtemps les étagères des clubs sportifs pour se retrouver dans les boutiques des antiquaires et dans les ventes publiques.



*XXX<sup>e</sup> Fête Fédérale. Arras 1904. Prix d'excellence. Espérance Carpentrasienne*

Mais même les trophées (coupes, médailles) qui n'ont pas de place sur le marché des objets d'art, sont difficiles à obtenir car si le sportif y attache une valeur sentimentale, il ne s'en séparera pas et il est probable que sa postérité non plus.

Mais si les anciens sportifs n'ont guère pu nous approvisionner en objets « collectionnables » nous ne sommes pas pour autant démunis car il est assez facile dans les brocantes de se procurer des objets impersonnels dont l'intérêt ethno-historique demeure grand. C'est ainsi que nous avons pu acquérir chaussures et ballons de toutes les époques

du XX<sup>e</sup> siècle et de la plupart des sports, raquettes de tennis, haltères, disques, poids, marteau, épées et plastrons d'escrimes, tous objets dont la valeur vénale reste faible dès l'instant qu'ils n'ont pas appartenu à des personnages illustres

Notre relative ancienneté dans la ville et les excellentes relations que nous y entretenons avec beaucoup d'anciens sportifs nous ont permis de rassembler de très belles séries de maillots et d'équipements sportifs dont la valeur sentimentale est inestimable. Maillots d'arbitres, d'internationaux de Rugby à 13, maillots de clubs, équipements de boxeurs, etc... Inutile de dire que nous sommes très sensibles à l'amitié que l'on nous témoigne en nous les confiants.

Et c'est ainsi qu'après sept ans de fonctionnement nous nous trouvons à la tête d'une collection d'un millier de photos concernant le sport local, d'importantes archives papiers (comptables et administratives) concernant plusieurs associations de la ville et d'une bibliothèque de livres et de revues souvent anciennes, d'intérêt local et national.

## **Fonds sportifs et recherche**

Reste à transformer ces archives en source pour la recherche ethnologique et historique. Nous avons bien conscience qu'il faudra certainement dresser d'abord un catalogue un peu moins sommaire que celui dont nous disposons actuellement, mais nous ne comptons pas nous épuiser à cette tâche. Pour beaucoup d'institutions muséales il semble que la rédaction d'un catalogue parfait soit devenu une sorte d'obsession et une fin en soi. Comme de toute façon nous n'en avons pas les moyens, nous avons préféré, comme le renard de la fable, renoncer à ce genre d'entreprise, et nous savons que nous ne pourrions jamais réaliser un catalogue qui grâce à l'informatique, à Internet ou à un autre procédé magique dispenserait le chercheur de se



déplacer.

Nous préférons donc l'inviter à venir travailler au conservatoire et nous aider à donner sens à notre collecte.

---

## **«Le sport fait des ignares et des cardiaques, des brutes et des éclopés » Maurice Barrès**

Sorti de son contexte historique, ce texte de Maurice Barrès paraît provocateur, excessif et certainement erroné. Il devient plus compréhensible lorsqu'on sait que cet écrivain belliciste vivait avec angoisse l'engouement des jeunes français pour les sports athlétiques. Pour Barrès la jeunesse avait le devoir de reconquérir l'Alsace et la Lorraine et tout ce qui pouvait la détourner de cette ardente obligation devait être proscrit.

---

## **Course de côte des Saffres (P-H.Mourges)**

## **Course de côte des Saffres –**

# Carpentras (P-H. Mourges)

*Organisation: Auto-Moto-Club Carpentras. Pdt: Paul Bernusset.*

## **1ère Course: dimanche 14 juillet 1929**

Diverses annonces sur des magazines de presse écrite ont parues les semaines précédentes cette course.

Cette course se déroule sur l'avenue du Mt Ventoux et la route de Sault.

La ligne de départ est située, porte de Mazan à la hauteur de l'octroi et de la bascule municipale, place des quinconces, la ligne d'arrivée se situant 1250 mètres plus loin, à l'entrée du virage à droite à la fin de la montée.

Ce circuit se compose d'une longue ligne droite, en faux plat, puis d'une courbe à gauche au début de la côte suivi d'une courte ligne droite avant l'arrivée à l'entrée du virage à droite. La zone de décélération se situant dans le prolongement de la route.

En cas de fort Mistral, il y a un risque de rafale latérale à la hauteur du carrefour avec la route de Bedoin, aux Capucins.

Il y a plus de 100 engagés comprenant des pilotes locaux et régionaux dans toutes les catégories.

L'entrée est payante et plus de 5000 spectateurs assistent à la course. Il y a une distribution gratuite des journaux « Sports en Provence et La Gazette Sportive » qui soutiennent la manifestation. Une fusée sonore en annonce le début.

La course se déroule sur 2 montées, le concurrent se présente sur la ligne de départ, moteur en marche, et démarre au signe

du directeur de course.

Les premiers concurrents à s'élancer sont ceux qui sont inscrits dans plusieurs catégories.

Le vainqueur à moto est Laroze, à la moyenne de 102 km/h.

Celui en auto est Lamy sur sa Bugatti à 123,620 km/h.

Ce pilote est vaclusien (Apt) et a gagné la course de côte du Mt Ventoux l'année précédente.

Entre les deux montées, l'as acrobatique avignonnais Sauvin fait quelques numéros d'équilibre en moto avec et sans side-car, celui-ci étant occupé par sa fille de 11 ans !

Compte tenu du départ arrêté et de la moyenne atteinte, sur 1250m, de 123,620 km/h., ceci suppose que Lamy a franchi la ligne d'arrivée à plus de 160 km/h.

De petits incidents qui auraient pu avoir de plus graves conséquences ont marqués cette manifestation avec des spectateurs indisciplinés qui ne respectaient pas les recommandations des gendarmes assurant la sécurité, sous prétexte qu'ils avaient payé un droit d'entrée. Ils s'agitaient au milieu de la route entre le passage des coureurs.

Henri Trintignant (le frère aîné de Maurice), membre de l'AMCC termine 2ème de sa catégorie.

## **2ème course: lundi 14 juillet 1930**

Pour cette 2° édition les organisateurs ont revu la sécurité du circuit et ont posé des barrières en bois sur toute la longueur pour contenir le public.

Celui-ci vient encore en plus grand nombre puisque plus de 8000 spectateurs sont présents. La première épreuve est réservée aux véhicules anciens d'avant 1914 avec 2

participants en moto et un nombre identique en auto.

Ensuite, ce sont 123 engagés qui vont faire vibrer la foule.

Le vainqueur moto est Desfons à une moyenne de plus de 115 km/h.

Le vainqueur auto est Lumachi à une moyenne de 125 km/h. Ce pilote est Marseillais et remercie par de grands gestes les applaudissements du public.



P. Bernusset président de l'AMCC, organisateur de l'épreuve est appuyé à la voiture du vainqueur (costume sombre et lunettes)

Les records auto et moto sont battus.

Les pilotes Carpentrassiens figurent au milieu des classements des différentes catégories. Pierre Rey, qui était parmi les favoris, a été handicapé par un gicleur du carburateur bouché sur sa Bugatti.

Le dimanche suivant (20 juillet) un gymkhana s'est déroulé avenue de la Pyramide où de nombreux concurrents de la course des Saffres étaient présents.

## **3ème course: dimanche 19 juillet 1931**

Pour cette 3° édition, la course des Saffres est reconnu officiellement par l'Union Motocycliste de France et

l'Automobile Club de France.

Pour des raisons de sécurité, la ligne d'arrivée est décalée de 50m, portant la distance à 1300m, et ainsi les coureurs passent la ligne d'arrivée après le virage à droite.

Le public vient nombreux.

Le vainqueur moto est Alex Hommaire, pilote officiel chevronné, qui vient d'ouvrir un magasin de vente de motos à Avignon.

Le vainqueur en side-car est Desfons, bien connu dans le milieu sportif.

Celui en auto, vient de Nice, se nomme Frédéric Toselli, possède un palmarès impressionnant établi en quelques mois sur les courses de côte s'étant déroulées dans le sud-est.

Son auto: une Bugatti très bien réglée.

Pierre Rey (Bugatti) ne peut pas faire mieux que 3ème.

## **1932 – Course annulée**

Officiellement, c'est parce que la route est en mauvais état que la course des Saffres n'a pas lieu, mais il semble qu'un différent soit apparu entre les organisateurs et certains coureurs qui deviennent plus exigeants et demandent une prime de départ pour participer à la compétition. Un exemple: un coureur moto réputé demeurant à 20 km de Carpentras demande une prime pour prendre le départ et le remboursements de ses frais de route !!!

Pour maintenir une certaine activité dans l'AMCC, un gymkhana est organisé pendant la fête votive du mois de juillet.

## **4° course: dimanche 16 juillet 1933**

La course se déroule sans problèmes devant plusieurs milliers de spectateurs avec un nombre important d'engagés.

Le vainqueur moto est Boestch qui est pilote officiel Terrot à la moyenne de 117,42 km/h

Georges Bertier, de Monteux, est 3°.

Le vainqueur auto est Trebuh dont le nom est un pseudonyme puisqu'à l'envers ça fait Hubert.

Les deux vainqueurs sont montés dans le même temps: 42" 2/5è.

Pierre Rey (Bugatti) est monté en 45".



Départ en fumant la pipe.  
Photo G.Brun

## **5ème course: dimanche 15 juillet 1934**

Triomphal succès pour cette 5è édition.

Affluence des spectateurs et des concurrents.

Pas de pilote de renommée internationale car les organisateurs n'en n'ont pas les moyens financiers, l'AMCC parvenant difficilement à équilibrer les comptes.

Un beau spectacle est fourni par les participants.



La foule au départ. Photo  
P.Michel

Le vainqueur moto est un Niçois: Onda sur 500 Magnat-Debon qui établi un ultime record en 38" 4/5<sup>e</sup> à 126,618 km/h.

Le vainqueur auto est Pierre Rey (enfin) en 41" 4/5<sup>e</sup> sur Bugatti malgré le coup de vent violent qu'il a reçu au passage des Capucins. Il serait monté en moins de 40" sans cet incident.

La remise des prix a été précédé des allocutions du maire et du chef de la sécurité.

Tout le monde s'est félicité et souhaite le même succès à la 6<sup>e</sup> course prévue en 1935, (qui n'aura pas lieu).

---

---

## Rallye de la Lavande -1954 à

## Rallye de la lavande (P-H. Mourges)

### 1954: 1° Rallye

Le 1er rallye de La Lavande a lieu les 24 et 25 avril à Carpentras, place du théâtre.

Il se déroule sur un parcours de 728 km entre Carpentras et Cagnes-sur-mer, sur la « Route de la Lavande », route touristique sillonnant entre les plantations de lavande en Provence

Pour la deuxième fois, après le rallye Lyon-Charbonnières, les postes de contrôle sont équipés d'horodatrices, appareils dans lesquels les concurrents introduisent leur carnet de bord avant d'appuyer sur un levier qui tamponne l'heure de passage sur leur feuille de route. 72 équipages sont au départ mais du fait du classement en catégorie Nationale, les organisateurs ont dû refuser 5 équipages suisses. Tous les pilotes de Carpentras sont inscrits:

- Jean Bernard des autocars Bernard sur sa Dyna Panhard.
- Pierre Bouillon sur 203 Peugeot, directeur des platrières de Mallemort, qui a des difficultés à trouver un coéquipier et qui dit à qui veut l'entendre : personne ne veut monter avec moi!
- A. Roux sur Dyna Panhard, déjà vainqueur du rallye de Carpentras en 1953.
- Raymond Grimaud, concessionnaire Peugeot, vainqueur du rallye de Carpentras 1952, fait équipe avec René David sur une Peugeot 203 Darl'Mat (203 améliorée, moteur sport). Les liaisons de tous les postes de contrôle répartis sur le



parcours avec celui de Carpentras peut se faire grâce au service de transmission de l'armée de l'air.

Les concurrents termineront leur périple comme ils l'ont commencé, sur le parc fermé place du théâtre dimanche, à partir de 10h après une nuit de conduite.

Ce circuit comprend une seule étape de régularité dans le Mont Ventoux.

Au cas où il y aurait des exequos après les 728 km du parcours, ils seront partagés par une épreuve de maniabilité qui aura lieu au stade municipal.

La municipalité offre aux concurrents un apéritif à la chapelle du collège.

La remise des prix se déroulera au cabaret 'Le Club' et sera suivi par la nuit du rallye, animée par l'orchestre du Moulin Rouge.

Résultats :

Classement général: 1er Martel sur Citroën traction avant 15/6.

Ce pilote, habitant Banon, deviendra célèbre dans la région par ses futurs résultats dans les manifestations automobiles organisées dans le sud-est.

17 concurrents ont terminés sans pénalisations et nos 4 équipages Carpentrassiens en font partie.

Les frères Bernard remportent la catégorie tourisme 750 à 1300cm<sup>3</sup>.

Pierre Bouillon et son coéquipier s'y classe troisième.

Dans la catégorie inférieure à 750cm<sup>3</sup>, Roux/Charrol se classe 3ème.

Dans la catégorie sport, Grimaud/David ne se classe que 2ème derrière la Jaguar du valentinois Souve car ils sont montés trop rapidement dans l'épreuve de régularité du Mont Ventoux.

# 1955: 2° Rallye

Le deuxième Rallye de La Lavande a lieu les 16 et 17 avril.

Le parcours va jusqu'à Nice par les routes de la lavande: plateau de Sault, plateau de Valensole, Digne, Nice, retour par les gorges du Verdon, soit un total de 800 km.

Il est maintenant en catégorie internationale. Groupe A, voitures tourisme de série spéciale, 3 classes suivant la cylindrée.

Groupe B, voitures de sport international, 2 classes: jusqu'à 999cm<sup>3</sup> et 1000cm<sup>3</sup> et plus.

Les moyennes à respecter sont de 55, 58, 60 km/h suivant les différentes classes.

Une tolérance d' 1 minute est prévue à chaque pointage aux contrôles horaires pour compenser l'écart entre les différents appareils de contrôle.

Dans le parc fermé, place du théâtre, les Carpentrassiens ont toute la journée du samedi pour admirer les 50 autos des concurrents engagés, au fur et à mesure de leur arrivée, le premier départ ayant lieu à 18h30.

Un speaker, en l'occurrence, monsieur Barras, présente chaque véhicule sur la ligne de départ.

Les conditions atmosphériques sont mauvaises et après le mistral, la neige à St André-les-alpes et le brouillard dans les gorges du Verdon, les abandons sont nombreux.

- L'équipage Roux/Charrol sur bris du pont arrière.
- le n° 18, casse mécanique (joint de culasse),
- le n°152, Soucnon/Amboyer- DB Panhard- sur sortie de route,
- le n°201, Pichard/Cayodo, en panne à Nice.

Au retour des concurrents, dans le parc fermé, seulement 9 équipages n'ont pas de pénalités avant d'affronter le Mt Ventoux. Le speaker en profite pour les interviewer.

Après le Ventoux, il reste aux concurrents à s'affronter dans l'épreuve de maniabilité organisée, cette année sur les allées des platanes.

Résultats :

1er Picard-Ferez Panhard DB, écurie Noire

2ème Barthélémy-Baraton Jaguar, écurie Verte

2ex. Nicol-Descollonges Osca, écurie Verte

## 1956: 3° Rallye

Le 3ème rallye a lieu les 7 et 8 avril.

838,5 km. Le circuit passe par le Mt ventoux, Sault, Forcalquier, les gorges du verdon, Castellane, Grasse, Tourette sur Loup, Nice et retour à Carpentras par St André des Alpes, Castellane, la vallée du Jabron, Apt et le col de Murs.

Cette année, le rallye devient une épreuve internationale de tourisme et de régularité.

Il n'est possible qu'aux véhicules du groupe A : voitures de tourisme de série spéciale réparties en 3 classes.

2 épreuves de classement dans le Ventoux: départ de Ste Colombe, arrivée au Chalet Reynard à parcourir deux fois. Le port du casque est obligatoire.

L'épreuve de maniabilité du dimanche sur les allées Jean Jaurès est maintenue et obligatoire, mais fait l'objet d'un classement à part.

Parmi les xx concurrents, plusieurs Porsches Carrera dont une pilotée par Gacin et , vainqueurs du Lyon-Charbonnières, une autre engagée par Robert Buchet et une troisième pilotée par un équipage féminin, mmes Bousquet et Sandrini. La Mercedes 300SL du Suisse Fontaine, champion de France 1953, fait équipage avec Gois.

Paul Guiraud sur 203 Peugeot etant associé à mme la Comtesse Alz... de Roquefort.

Classement:

1er Condrillier-Billard sur Renault (Nice)

2ème Fontaine-Gois sur Mercedes (Suisse)

3ème David-Roux sur Alfa-Roméo

# 1957: Rallye supprimé (crise de Suez)

Le rallye ne peut avoir lieu à cause des pénuries de carburant, conséquence de la crise de Suez

## 1958: 4° Rallye

Le 4ème rallye a lieu les 12 et 13 avril  
1039 km sur les routes de la Lavande.

70 engagés, tous les as du volant sont présents dont les équipages Cotton-Alain sur Mercedes 300SL, Guichet-Souchon sur Ferrari, Trautman et mme sur Citroën ID19 et parmi eux, les Carpentrassiens Jean et René Bernard sur ID19, Pierre Bouillon sur 4ch Renault.

Le 1er départ à lieu à 16h.

Une édition spéciale du Provençal est distribué gratuitement le soir avec les résultats de la lère épreuve disputée.

Un service d'informations permanentes, fonctionne toute la nuit du rallye au siège du comité d'organisation (café des voyageurs).

L'épreuve de maniabilité se déroule, comme les années précédentes, sur les allées Jean Jaurès.

Résultats:

- 1er Roux-De St Auban sur DB Panhard
- 2ème Tramzal-Hunger sur DKW (Suisse)
- 3ème Hebert-Consten sur Alfa-Roméo

## 1959: 5° Rallye

Le 5ème rallye a lieu les 11 et 12 avril.

1014 km avec 5 épreuves de vitesse et les liaisons routières

en régularité:

1ère épreuve de vitesse: La Madeleine, 2ème: la montée du Mt Ventoux, 3ème: col St Jean, 4ème dans les cols de la Drôme et pour la 5ème, de nouveau le Mt Ventoux.

L' épreuve complémentaire de maniabilité sur les allées Jean Jaurés le dimanche après midi.

Ce 5ème rallye fait l'unanimité et est considéré par les correspondants de la presse Française et étrangère et par les concurrents comme la plus belle épreuve française du sport automobile, du fait de son tracé, de ses épreuves et de son organisation.

## **1961 : 6° Rallye (Autorisation annulée au moment du départ- Putsch en Algérie)**

Le 6ème rallye devait avoir lieu les 22 et 23 avril

Grande épreuve du sport automobile français.

75 engagés parmi lesquels figure les meilleurs, dont les vainqueurs du rallye des Routes du Nord, du Lyon-Charbonnières et du rallye de Monte-Carlo au volant des automobiles les plus prestigieuses: Ferrari, Alfa-Roméo, Porsche, Mercedes, NSU, Alpine, Volvo, et celles des marques françaises: Panhard, Renault, Simca et Citroën.

3 équipages Suisse.

Tout est prêt pour le bon déroulement du rallye, les contrôles techniques et administratifs sont terminés lorsque à 18h30, soit une 1/2 heure avant le premier départ, **un télégramme de la préfecture de Vaucluse retire les autorisations** données

suite aux événements d'Algérie (Putsch des Généraux à Alger):

copie du télégramme:

*ai regret vous faire connaitre qu'en raison impossibilité mettre à votre disposition forces Gendarmerie promises pour trois départements traversés par Rallye Lavande, autorisation qui vous a été donnée vous est retirée. Vous exprime mes excuses mais suis certain que vous comprendrez mesure rendue nécessaire par événements actuels.*

*Jean Escande*

---

---

## Clubs cycliste (Tableau)

[Veloclubs](#)

Pour accéder à ce document PDF, un clic ci dessus, le fichier s'ouvrira en seconde fenêtre

---

---

# **Chronologie du cyclisme à Carpentras, des origines à 1960 (Marc Olivier)**

[Chronologie du cyclisme –](#)

Document PDF de 20 pages, en téléchargement en cliquant ci dessus.

---

---

## **Notre « méthode » de conservation**

[La pratique de la conservation du patrimoine sportif au CPS –](#)

Document PDF à télécharger

---

## **Histoire des débuts du motoball à Carpentras**

[debuts du motoball](#)