

LE CŒUR BATTANT DES

24 HEURES

DU MANS

ÉLOGE DE L'ENDURANCE

DU MÊME AUTEUR

*Anthropologie et psychanalyse. Malinowski contre Freud*  
(Paris, Presses universitaires de France, 2002)

*Etnopsicoanalisi. Temi e protagonisti di un dialogo incompiuto*  
Avec Roberto Beneduce et Elisabeth Roudinesco  
(Torino, Bollati Boringhieri, 2005)

*Mille et une façons de faire les enfants.*  
*La révolution des méthodes de procréation*  
(Paris, Calmann-Lévy, 2010)

*Rouge est la terre. Dans les coulisses de Roland-Garros*  
(Paris, Calmann-Lévy, 2013)

*Salons. Rencontres et surprises*  
(Paris, Dunod, 2019)

*Hyperformance. Écoutez ce que les champions vous disent*  
(Paris, Éditions Du Palio, 2021)

**BERTRAND PULMAN**

LE CŒUR BATTANT DES

**24 HEURES  
DU MANS**

ÉLOGE DE L'ENDURANCE

**DUNOD**

Ouvrage publié en partenariat avec l'Automobile Club de l'Ouest, 24H Le Mans est une marque déposée et la propriété exclusive de l'Automobile Club de l'Ouest.

**NOUS NOUS ENGAGEONS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT :**



Nos livres sont imprimés sur des papiers certifiés pour réduire notre impact sur l'environnement.



Le format de nos ouvrages est pensé afin d'optimiser l'utilisation du papier.



Depuis plus de 30 ans, nous imprimons 70 % de nos livres en France et 25 % en Europe et nous mettons tout en œuvre pour augmenter cet engagement auprès des imprimeurs français.



Nous limitons l'utilisation du plastique sur nos ouvrages (film sur les couvertures et les livres).

*Pour Léon et Bianca*

« Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique. »

Roland Barthes, *Mythologies*, 1957.

« Il y a quelque chose d'injuste dans le sport automobile lorsque vous êtes gagnant. C'est que vous prenez toute la lumière tandis que les autres restent dans l'ombre. Celui qui assemble les boîtes de vitesses par exemple, on ne le voit jamais, mais il met tout son savoir-faire et toute sa passion dans ce qu'il fait. Le pilote n'est que la pointe de l'iceberg. Sans les ingénieurs, les mécaniciens, les organisateurs, etc., il n'y a pas de victoire possible. »

Jacky Ickx

Sextuple vainqueur des 24 Heures du Mans (1969, 1975, 1976, 1977, 1981 et 1982).

Je lui demande quelle est sa voiture préférée.

James sourit et me dit : « La 8 et la 8. »

Moi : Pourquoi tu aimes tant celle-là ?

Lui : « Parce qu'elle est rouge. »

Échange en bord de piste avec James  
(4 ans à l'époque).

# Introduction

## « OF COURSE LE MANS »<sup>1</sup>

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, un groupe de savants et d'explorateurs fonda à Washington, la fameuse *National Geographic Society*. Cette organisation scientifique et éducative non lucrative se donnait pour mission d'accroître les connaissances géographiques, de promouvoir la diversité des cultures, de mettre en lumière les plus belles merveilles du monde, et d'inspirer le désir de protéger notre planète. Pour y parvenir, un magazine fut créé dès 1888. Il compte aujourd'hui près de 50 millions de lecteurs mensuels répartis dans le monde entier<sup>2</sup>.

En 2010, *National Geographic* publia un volume consacré au Top 10 des événements sportifs mondiaux auxquels tout amateur de compétition se devait d'avoir assisté au moins une fois dans sa vie. Les 24 Heures du Mans arrivaient en première position de ce classement devant les Jeux olympiques, la Coupe du monde de football, les finales des sports les plus populaires aux États-Unis (football américain, basket-ball, baseball), et quelques autres monuments comme le championnat de polo d'Argentine ou le tournoi de tennis de Wimbledon. Ce choix était justifié ainsi : « Habileté, vitesse et endurance sont les trois ingrédients qui caractérisent la plus grande course automobile au monde, les 24 Heures du Mans. Cette épreuve, organisée par l'Automobile Club de l'Ouest (ACO), rapproche le passé et le présent. La première édition eut lieu en mai 1923. Aujourd'hui la course se déroule chaque mois de juin. Elle

commence à 16 heures et, pendant 24 heures, le son de moteurs emplît non-stop 13 km de campagne française. »

De fait, une dimension immédiatement frappante pour qui s'intéresse aux 24 Heures du Mans est la conjonction entre l'exceptionnelle renommée mondiale de cet évènement et son très profond enracinement local.

### *Un extraordinaire retentissement international, et des fans indéfectibles*

La course possède un renom hors du commun. Le président de l'ACO Pierre Fillon en témoigne : « À l'étranger, quand on vous demande d'où vous venez et que vous répondez "Le Mans", tout le monde connaît ». Les noms des principaux spots du circuit\* – les Hunaudières, le virage de Mulsanne, le Tertre Rouge, etc. – résonnent partout de façon mythique. La compétition est diffusée dans près de deux cents pays, et une filmographie de qualité contribue à son aura. Celui qui fut le directeur général de l'ACO Stéphane Darracq renchérit : « Jusqu'au bout du monde, vous rencontrez des gens qui vous parlent des 24 Heures du Mans avec des étoiles dans les yeux. Certains dépensent beaucoup d'argent et d'énergie pour venir courir ici. Mais, ensuite, ils raconteront à leurs amis qu'ils ont fait les 24 Heures, comme on peut s'enorgueillir d'avoir gravi l'Everest. »

Parce que l'évènement se trouve au sommet de la hiérarchie des compétitions automobiles, et qu'il est reconnu comme tel par chaque acteur, tous les grands constructeurs rêvent d'inscrire leur nom au palmarès<sup>3</sup>. Le jour où Ford a voulu montrer sa puissance, c'est bien aux 24 Heures du Mans que le constructeur américain est venu battre Ferrari. Tous les pilotes en parlent avec des trémolos dans la voix. L'un des plus emblématiques, Henri Pescarolo, recordman des participations (33 courses en tant que pilote, puis 12 comme directeur d'écurie), y a remporté 4 victoires (1972, 1973, 1974 et 1984) : « C'est une compétition ancienne, mais elle est restée fidèle à elle-même depuis toujours. C'est la course la plus populaire au monde avec les 500 miles d'Indianapolis et le Grand Prix de Monaco » rappelle-t-il. Un trio de renom. De fait, ce que l'on appelle la

---

\* Le lecteur trouvera une carte lui permettant de localiser les principaux lieux du circuit des 24 Heures du Mans en fin d'ouvrage.

« Triple couronne » désigne le fait de gagner Indianapolis, Le Mans et le championnat du monde de F1. Le Britannique Graham Hill demeure à ce jour le seul à avoir atteint ce Graal, après sa victoire au Mans, en 1972, sur Matra Simca avec Henri Pescarolo.

Autre personnalité de poids, Jean Todt est naturellement associé aux 24 Heures du Mans. Lorsqu'il était directeur de Peugeot Talbot Sport, il a mené à la victoire la marque au Lion à deux reprises (1992 et 1993). Chacun sait l'exceptionnelle carrière qui le conduira ensuite jusqu'à la présidence de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) de 2009 à 2021. Dans son bureau de la place de la Concorde, il raconte qu'il était venu au Mans pour la première fois comme jeune spectateur passionné, au milieu des années soixante : « Mes deux pilotes préférés étaient alors Jim Clark et Dan Gurney. J'ai demandé à ce dernier un autographe, ce que je n'ai plus jamais refait. Mais je suis toujours resté fasciné par cette course. Le sport automobile est en constante évolution. Or, malgré les années qui passent, les 24 Heures du Mans demeurent un des défis ultimes de la discipline, parce que l'homme et la machine y sont poussés au-delà de leurs limites. Et pour avoir beaucoup voyagé, j'ai pu constater combien sa résonance est universelle<sup>4</sup>. »

### Un ticket d'entrée signé par « Bridgette Bardot »

Les spectateurs étrangers sont très présents sur la course. Ils fournissent entre 20 et 30 % du public global selon les éditions. Parmi eux, les Anglais sont les plus nombreux et les plus fidèles. Viennent ensuite les Allemands, les Danois, les Américains, les Hollandais, les Espagnols et les Belges. En 2023, année du centenaire, de très nombreux spectateurs américains sont venus (+ 112 % / 2022). Au total, pas moins de 66 pays ont été représentés.

L'engouement des Britanniques a des racines très profondes. Il remonte sans doute à leur fascination pour les machines, issue de la Révolution industrielle. Dès l'origine, les « Bentley Boys » posent les fondations de la passion que suscite la course outre-Manche : ils remportent la victoire en 1924, 1927, 1928, 1929 et 1930. Une célèbre boutade prétend d'ailleurs que les 24 Heures sont « la plus grande course anglaise organisée en France ». Georges Durand, secrétaire général de l'ACO de 1906 à 1938 qui fut largement à l'origine de la création des 24 Heures, perçoit très tôt l'intérêt de fidéliser ce public

britannique : en 1935, il inaugure un parcours de golf situé derrière les stands, dont le club-house est justement baptisé le *Welcome*, pour leur souhaiter la bienvenue<sup>5</sup>.

Hervé Guyomard, fin connaisseur de l'histoire de la course, raconte : « À la sortie de la guerre, la reprise des 24 Heures demanda un certain temps, car il fallait reconstruire le circuit. Les Britanniques, inconditionnels de l'épreuve, témoignèrent leur solidarité en se cotisant. Le *British Racing Drivers Club* organisa une souscription pour participer à la reconstruction. » Cette passion ne s'est jamais démentie, culminant avec « la participation de quelque cinquante-cinq mille enthousiastes sujets de Sa Très Gracieuse Majesté, pour les meilleures fréquentations enregistrées lors des victoires de Jaguar (1988 et 1990)<sup>6</sup> ». Malgré l'absence de voiture anglaise susceptible de l'emporter ces dernières années, les Britanniques demeurent très nombreux à venir dans la Sarthe pour assister à l'épreuve et l'animer. Certains arrivent directement d'Angleterre, d'autres du Gers ou de Provence, et tous se retrouvent entre amis. Des agences de voyage spécialisées organisent leurs séjours. Charles Bruner, directeur de *Motorsport Travel Destinations*, souligne que la promesse d'une fête doit être complète : « Il y a les voitures, mais il faut aussi s'amuser »<sup>7</sup> ! Ces Anglais se regroupent volontiers dans les campings, notamment celui dit du Houx. Leurs tentes sont facilement identifiables, surmontées du drapeau *Union Jack*. Des Lotus, McLaren ou Aston Martin, attirent le regard. Ou parfois ce sont des vans décorés avec un humour tout britannique : sur une portière, c'est une photo qui célèbre le jubilé de la reine Elizabeth, tandis que sur l'autre, un poster glorifie les Sex Pistols. Que ce soit dans la ville du Mans ou à l'intérieur du circuit, on reconnaît aisément ces bandes de copains qui se promènent dans des tenues absolument extravagantes, avec déguisements et perruques aux couleurs excentriques, et bien sûr bière(s) à la main. Cela dit, en la matière, les Danois se défendent pas mal aussi...

Curieusement, la reine Elizabeth II n'est jamais venue assister aux 24 Heures du Mans. Pourtant, celle qui avait été surnommée pendant la guerre « *Princess Auto Mechanic* », notoirement passionnée d'automobile, aurait fait un excellent starter capable d'abaisser le drapeau pour lancer la course ! On raconte qu'un jour, Nick Mason, l'ancien batteur de Pink Floyd ayant participé à cinq reprises aux 24 Heures, l'invita à visiter sa très belle collection de voitures, et on put les voir discuter de moteurs avec ardeur<sup>8</sup>.

## INTRODUCTION

Une anecdote savoureuse m'a été rapportée par Terry Lewis, un spectateur britannique passionné par Le Mans. Je la cite ici, telle qu'il me l'a racontée, et *in extenso*, car elle illustre à merveille la relation pleine de vitalité, d'humour et d'enthousiasme que les fans d'outre-Manche entretiennent avec ce rendez-vous annuel.

« En 1959, j'avais 19 ans, et j'étais fou de voitures. J'ai convaincu un ami de se joindre à moi pour aller aux 24 Heures du Mans. Je ne parlais pas un mot de français et ne comprenais rien aux anciens francs. Je savais simplement qu'il était utile d'avoir une lampe frontale. Nous avons pris un ferry de Newhaven à Dieppe. Puis, après avoir passé la nuit à dormir dans la voiture, j'ai conduit jusqu'au Mans. Nous y avons trouvé un camping. Les 24 heures suivantes ont été un mélange incroyable de beuveries, de fêtes, de frites, de toilettes étonnantes, d'absence totale de sommeil. Pour couronner le tout... c'est une Aston Martin qui a remporté la course.

Mais, toutes les bonnes choses ont une fin. Tandis que nous retournions à notre voiture, ravis et épuisés, il m'est venu une idée. À cette époque, j'avais un gros béguin pour Bridgette Bardot [sic], qui était alors la beauté la plus célèbre du monde, et qui vivait à Saint-Tropez. J'ai suggéré à mon ami d'y aller, dans l'espoir de la rencontrer. Trois jours plus tard, tandis que nous conduisions doucement, à l'entrée du petit port de pêche, nous sommes littéralement tombés – c'est à peine croyable – sur Bridgette Bardot marchant avec sa mère et son chien. J'ai aussitôt abandonné la voiture, et je lui ai poliment demandé un autographe. Elle me l'a signé sur mon billet des 24 Heures que j'avais conservé.

Une dizaine d'années plus tard, après de nombreuses autres visites au Mans, notre école locale nous a demandé d'héberger un jeune écolier français durant les vacances d'été. Du haut de ses 10 ans, Louis s'est avéré tout aussi passionné que moi par les courses de voitures. Deux ans après, je lui ai proposé de l'emmener au Mans, épreuve pour laquelle il développait une vraie passion. Depuis, notre amitié n'a cessé de grandir et nous sommes restés en contact. Quarante ans plus tard, ce très cher Louis Monnier est devenu un membre éminent de l'ACO, à la fois président de la Commission du patrimoine et photographe officiel. Pour le cinquantenaire de la victoire de la Ford MK II, à laquelle j'avais assisté en 1966, il m'a aimablement invité en me fournissant un "pass VIP". Depuis, j'ai eu ce privilège un certain nombre de fois. Et j'aurais adoré pouvoir être présent aux cérémonies

du centenaire. Hélas, à 84 ans, je n'ai plus l'endurance nécessaire... Vive les jours heureux<sup>9</sup>. »

## Un Japonais passionné

À l'autre bout du monde, les Japonais sont aussi particulièrement friands des 24 Heures du Mans. Le journaliste et interprète Tetsuya Tsuzuki précise : « D'une façon générale, les sports d'endurance comme le marathon, sont très populaires dans l'Archipel<sup>10</sup>. »

C'est en 1973 qu'une voiture japonaise a participé pour la première fois à la course. Pour la victoire, il faudra attendre 1991 : une Mazda 787 B, pilotée par V. Veidler, J. Herbert et B. Gachot, l'emporte. Ceux qui étaient là se rappellent à quel point le moteur rotatif de cette voiture vrillait les tympanes. Hugues de Chaunac, le patron d'Oreca qui accompagna la préparation de ce prototype, se souvient : « J'avais réussi à convaincre Monsieur Ohashi, responsable de Mazdaspeed, que pour maximiser leurs chances, l'équipe devrait venir s'installer chez nous dans le Var, pour deux mois avant la course. Nous avons donc vu trente Japonais débarquer en Provence. J'en ai converti plus d'un au pastis... ».

La première victoire d'un pilote japonais remonte à 1995 : Masanori Sekiya l'emporta au volant d'une McLaren F1 GTR en faisant équipe avec Y. Dalmas et J.J. Lehto. Tout récemment l'engouement des Japonais pour la classique sarthoise a connu une renaissance, s'il en était besoin, grâce aux cinq victoires successives de l'écurie Toyota Gazoo Racing obtenues de 2018 à 2022. Quant au record du tour, il est toujours détenu à ce jour par Kamui Kobayashi en 3'14"791.

Pour autant, le pilote japonais, dont le nom reste le plus fortement associé aux 24 Heures du Mans est Terada-san. J'ai eu le privilège de le rencontrer à plusieurs reprises. Il est largement responsable, de l'enthousiasme suscité par Le Mans en Asie. Yojiro Terada, né à Kobe, a développé très tôt un attrait pour les voitures : « D'après ma mère, quand je pleurais, il suffisait de me mettre dehors pour me calmer en me montrant des autos. Les bruits des pots d'échappement me suffisaient pour les reconnaître. » Au début des années soixante, il suit ardemment les débuts de Honda en F1. Il explique : « Je trouvais bizarre que les voitures japonaises soient pilotées par des

étrangers. J'ai voulu participer à des courses dans le monde entier, afin de réparer cette anomalie, pour hisser le drapeau de mon pays et faire entendre notre hymne national. » Sa mère qui était une femme d'affaires, souhaitait que son fils unique fasse des études commerciales pour reprendre l'entreprise familiale : « J'ai négocié avec elle, pour qu'au lieu de me financer l'université, elle m'aide à réaliser mon rêve. » Ainsi, à 22 ans, il parvient à intégrer une écurie montée par un concessionnaire Mazda. Le film de Steve McQueen est une révélation, et le pousse au projet fou de courir au Mans. Il en parle chez Mazda : « C'est moi qui ai incité le constructeur à créer, en 1983, une écurie d'usine, en les convaincant de l'importance de ce qui se passait au Mans ». Il est donc indirectement à l'origine de la victoire de Mazda qui interviendra en 1991. Lui-même est venu piloter une voiture aux 24 Heures du Mans dès 1974. Il le fera au total 29 fois. En 2019, dans une interview accordée au site *Endurance Info*, il déclarait non sans humour : « C'est la plus belle fierté de ma carrière. Je suis juste derrière Henri Pescarolo et Bob Wollek, deux formidables pilotes. Une trentième course, ça me plairait. Je ne veux pas battre le record de Pescarolo, mais une course supplémentaire au Mans, j'aimerais bien. Aussi, si vous connaissez une voiture, je suis partant<sup>11</sup> ! » Il obtient son meilleur classement en étant 7<sup>e</sup> en 1995, ainsi que quatre victoires de catégorie.

Après cette carrière au volant de bolides, Terada-san a réalisé le rêve de sa mère en devenant un homme d'affaires prospère. Président de plusieurs entreprises dans le secteur automobile, il est en outre Ambassadeur pour le Sport de la *Japan Tourism Agency*. En 2003, l'ancien président de l'ACO Michel Cosson lui a proposé d'entrer au conseil d'administration, en lui disant à juste titre qu'il était une des personnes qui connaissait le mieux Le Mans. Depuis lors, il vient deux fois par an avec sa propre interprète pour participer aux réunions, ce qui m'a permis d'échanger avec lui. Pierre Fillon est très admiratif : « La fidélité et l'inébranlable passion de Terada-san pour les 24 Heures du Mans court sur plusieurs décennies. Sa présence dans la Sarthe a beaucoup fait pour la visibilité au Japon de la plus grande course de voitures de sport au monde. Son enthousiasme et sa passion pour l'endurance ont permis à l'ACO d'essaimer sur tout le continent asiatique. »

Lorsqu'on demande à Terada-san si aujourd'hui le Mans est toujours aussi populaire au Japon, il répond sans hésiter : « Oui,

absolument. Le Championnat du monde d'endurance de la FIA, organisé chaque année par l'ACO sous le parrainage de la FIA, vient régulièrement au Japon, et ceci entretient l'intérêt pour les 24 Heures. En ce qui me concerne, j'aime Le Mans au plus haut point ! Et mon ambition est de faire partager ma passion pour cette grande course, le plus possible en Asie. »

## Une extension mondiale, de Petit Le Mans au Championnat du monde d'endurance de la FIA

Mais celui qui a sans doute le plus contribué à la réputation mondiale des 24 Heures du Mans est un homme d'affaires américain Donald Panoz (1935-2018). Toutes les personnes qui l'ont connu, gardent de lui un souvenir ému. La secrétaire générale de l'ACO Valérie Girard, en parle comme d'un « véritable amoureux des 24 Heures, un homme extrêmement simple et gentil ». Il a un profil original, comme il en existe un certain nombre dans l'histoire des 24 Heures. Pharmacien de formation, il dirige le groupe de recherche qui invente la diffusion lente par patch transdermique. Il remporte notamment un très grand succès en mettant au point et en commercialisant le patch à la nicotine pour arrêter de fumer. Ayant fait fortune, il investit dans le sport automobile : en 1989, il finance la société *Panoz Auto Development* dirigée par son fils Dan. Ce dernier a raconté en 2021, à l'occasion de l'inauguration d'une nouvelle passerelle pour les spectateurs portant le nom de son père : « Lorsqu'il était aux 24 Heures du Mans, il était heureux comme à Noël. »

Don Panoz fut le premier à réaliser à quel point cette course était exportable. De ce point de vue, son rôle a été vraiment décisif et moteur pour l'expansion internationale de la course. Il a d'abord passé un accord de licence avec Michel Cosson lui permettant d'importer aux États-Unis des courses obéissant à une réglementation similaire. En 1998, il crée ainsi une première épreuve dénommée (et bien sûr en français) « Petit Le Mans », longue de 10 heures, qui se tient sur le circuit Road Atlanta en Géorgie. Le succès est considérable. Deux ans plus tard, il initie un véritable championnat qui prend le nom d'American Le Mans Series (ALMS). Son initiative va donner une impulsion déterminante au renouveau de l'endurance, non seulement aux États-Unis, mais dans le monde entier.

En effet, en 2004, fort de cette expérience américaine et de sa réussite, l'ACO, créée en collaboration avec l'organisateur d'événements automobiles Peter Auto, son digne pendant européen : une série de courses, d'abord baptisée Le Mans Endurance Series, qui deviendra à partir de 2012 l'European Le Mans Series. Sur cette lancée, est créé, en 2009, l'Asian Le Mans Series. Cet ensemble d'épreuves va mettre plusieurs années pour se stabiliser, mais c'est ainsi qu'une véritable pyramide mondialisée de courses d'endurance satellites s'est construite peu à peu, dont les 24 Heures du Mans constituent le sommet.

Comme l'explique Pierre Fillon : « La création de courses sur plusieurs continents vient répondre à une prise de conscience des constructeurs : participer à une seule course par an, n'amortissait pas leur programme. Il fallait pouvoir rouler toute l'année et aller dans différents pays, en fonction de leurs propres cibles et clientèles commerciales. » C'est dans cette optique, que l'ACO va beaucoup s'investir, à partir de 2012, dans la création puis le développement, d'une nouvelle compétition de grande ampleur, le Championnat du monde d'endurance FIA<sup>12</sup>. Ce championnat du monde d'endurance, organisé par l'ACO, est placé d'entrée de jeu sous le parrainage de la Fédération Internationale de l'Automobile, fixant ainsi le niveau d'ambition. Aux quatre coins de la planète, une série de courses d'endurance va se tenir tout au long de l'année sur des circuits mythiques (Sebring aux États-Unis, Spa-Francorchamps en Belgique, Monza en Italie, Fuji au Japon, etc.). L'épreuve des 24 Heures du Mans fait partie de ce championnat, dirigé aujourd'hui par Frédéric Lequien, et elle en constitue le point d'orgue<sup>13</sup>.

Ainsi, grâce à un faisceau d'événements régionaux qui s'enchaînent, et qui d'année en année gagnent en maturité et en visibilité, la marque et l'héritage des 24 Heures du Mans rayonnent aujourd'hui à l'international. Au centre de ce modèle, la classique épreuve sarthoise a réussi à se démultiplier sans perdre son esprit d'origine. Mieux, sa renommée internationale se nourrit d'abord de cet ancrage local qui a participé depuis un siècle de son succès et de son histoire.

### **Un enracinement local exceptionnel**

Le cœur battant des 24 Heures du Mans, c'est d'abord celui d'une ville, d'un département, d'une région. Car si cette course mythique

est née dans ce territoire, ce n'est pas un hasard. La Sarthe nourrit de longue date un rapport intrinsèque à cette figure centrale de la modernité qu'est l'automobile. Pour comprendre comment une ville moyenne française s'est trouvée au cœur de l'invention puis du développement de l'automobile, un rappel est nécessaire. Elle est le vrai berceau de l'automobile.

## Acte I – En 1875, l'Obéissante prend la route pour Paris.

L'histoire est d'abord celle d'une saga familiale extraordinaire et curieusement méconnue en France. En 1842, Ernest-Sylvain Bollée installe tout à côté du Mans une fonderie, jusque-là itinérante, spécialisée dans la réalisation de cloches. Le succès de son entreprise est considérable, tant en France qu'à l'étranger. Dans la foulée, Amédée, le fils du patriarche, fondateur de la dynastie, dit Amédée père pour le différencier de l'un de ses propres fils, travaille lui, à la création d'une voiture sans chevaux pour faciliter et accélérer le transport de ces fameuses cloches. En 1873, il met au point un véhicule à vapeur de 12 places pouvant atteindre 40 km/h, qu'il baptise « l'Obéissante », afin de souligner combien il se conduit aisément. Ce n'est pas la première machine à vapeur, mais celle-ci est considérée comme le premier véhicule routier particulier de l'histoire au monde<sup>14</sup>.

En 1875, Amédée parcourt avec l'Obéissante, les 230 km séparant Le Mans de Paris. Il met 18 heures et écope de 75 contraventions, car la réglementation de l'époque ne prévoyait pas la circulation d'un tel engin ! Hervé Guyomard raconte : « C'est une révolution à Paris, car personne n'a jamais vu un tel appareil qui avance sans crottin. Il passe quatre jours de folie dans la capitale, amenant tous les officiels dont le préfet de police à faire un tour sur son engin. Tout le monde se bat pour essayer la merveille. Elle est la première automobile privée autorisée à circuler à Paris. Sa gloire devient incroyable, on en parle de la Cour de Russie jusqu'aux États-Unis. »

Les deux fils d'Amédée, Amédée fils et Léon vont poursuivre l'aventure, tout en l'infléchissant, car ils comprennent très tôt que l'avenir de la propulsion réside non pas dans la vapeur mais dans le pétrole. En 1896, ils conçoivent notamment un véhicule biplace à trois roues équipées déjà de pneumatiques, appelé la Voiturette. Elle a

d'entrée de jeu un franc succès en raison de son prix modique et de sa maniabilité. Comme le précise Hervé Guyomard en s'amusant : « Elle sera très vite surnommée la “tue belle-mère”, car le passager situé à l'avant est tellement exposé qu'on y met la personne la plus remboursée et la moins aimée de la famille! » Dès l'année de sa création, elle remporte, à la vitesse époustouflante de 22 km/h, la première édition d'une des plus anciennes courses au monde reliant Londres à Brighton<sup>15</sup>. En 1922, la marque Bollée finira par être acquise par la firme anglaise Morris<sup>16</sup>.

### Acte II – En 1906, le premier Grand Prix sur circuit fermé a lieu dans la Sarthe.

Les toutes premières courses automobiles ont eu lieu de ville en ville sur des routes à l'époque non goudronnées. Elles s'avèrent particulièrement meurtrières pour les pilotes comme pour le public. En 1903, l'épreuve Paris-Madrid doit être arrêtée à Bordeaux, en raison du nombre élevé de morts dont un des frères Renault. Il devient indispensable de remédier à cette situation. L'Automobile Club de France chargé de réguler l'automobile naissante, émet alors un appel d'offres auprès de ses sections départementales, pour l'organisation d'une course en circuit fermé. Sous l'impulsion de Georges Durand, cofondateur et secrétaire général de l'Automobile Club de la Sarthe, qui deviendra très vite l'ACO, ce sont les Sarthois qui l'emportent. Ainsi, en 1906, le premier Grand Prix au monde organisé sur un circuit fermé, a lieu dans la Sarthe. Le parcours, en forme de triangle est immense : il fait 103 km à parcourir à douze reprises. Une Renault l'emporte, grâce à la jante amovible, ancêtre de la roue de secours, inventée par Michelin : elle permet à l'équipage de réparer une crevaillon en 3 minutes là où les autres concurrents en mettent 15. Au cours des années suivantes, le Grand Prix de France a lieu à nouveau en Sarthe à plusieurs reprises, tandis que la longueur du circuit se réduit peu à peu. En 1921, pour sa reprise au lendemain de la Première Guerre, la course est organisée près du Mans sur un nouveau circuit de 17,260 km qui préfigure celui des futures 24 Heures. L'ACO a su s'imposer comme une institution puissante avec une vraie capacité d'organisation.

### Acte III – En 1922, une conversation cruciale se tient au Salon de l'Auto.

Charles Faroux, ingénieur polytechnicien, a été le premier grand journaliste automobile français, notamment à *L'Auto* qui deviendra *L'Équipe*. Il fut aussi le fondateur et rédacteur en chef de *La Vie Automobile*. En 1922, dans les allées du Salon de l'Auto à Paris, il a une discussion avec Georges Durand, au cours de laquelle il expose que ses lecteurs souhaiteraient la création d'une course leur permettant de comparer les performances, équipements et accessoires, des voitures d'usage quotidien. Georges Durand vante alors le circuit de la Sarthe et propose un format de 24 heures. Ainsi naît l'idée d'une compétition servant de banc d'essai, utile autant à Monsieur tout le monde pour choisir sa voiture qu'à l'industrie automobile pour perfectionner ses modèles. Un troisième personnage participe à cette conversation fondatrice : Émile Coquille, financier et industriel, est le directeur pour la France d'une société britannique *Rudge-Whitworth* qui fabrique des vélos ainsi que des roues pour motos et voitures de sport. Séduit par le projet, il s'engage à doter l'épreuve à venir de 100 000 francs. Il est le premier sponsor de l'ancêtre des 24 Heures du Mans.

Les 26 et 27 mai 1923, à une époque où les nuits sont courtes, a lieu la première édition de ce qui s'appelle alors le Grand Prix d'Endurance de 24 Heures – Coupe Rudge-Whitworth. L'affiche est naïve, poétique mais efficace : elle met en scène une voiture dont les phares percent la nuit à côté d'un arbre sur lequel est perché un hibou. Elle promet en plus de la course, des festivités en tous genres : « grande fête de nuit, feu d'artifice sportif, jazz-band, attractions ». Trente-trois voitures sont engagées et s'affrontent devant une foule estimée à 40 000 spectateurs. Le temps est calamiteux, mais il n'y aura que trois abandons. Une magnifique cylindrée de la marque Chenard & Walker Sport, pilotée par deux Français André Lagache et René Léonard l'emporte, en bouclant les deux tours d'horloge à la vitesse moyenne de 92 km/h. Charles Faroux demeurera directeur des 24 Heures du Mans jusqu'à ses 77 ans en 1956<sup>17</sup>.

## Tout petit déjà... Toutes les éditions depuis !

Un siècle après ces moments fondateurs, chaque jeune Sarthois est imprégné consciemment ou non par les aventures de ces héros fondateurs. La statue de Léon Bollée, « inventeur et constructeur » comme le rappelle l'inscription sur son socle, trône au centre du Mans. Christelle Morançais, aujourd'hui présidente du conseil régional des Pays de la Loire, décrypte : « Être né au Mans implique forcément une relation particulière avec les 24 Heures. On vit tous intensément avec et pour la course. Elle n'a lieu qu'une fois par an, mais on l'attend avec impatience. C'est une période de fête et de retrouvailles, un moment populaire qui fédère tous les Manceaux. »

Beaucoup de Sarthois m'ont parlé de leurs souvenirs d'enfance. Chacun y va de son histoire, d'autant plus émouvante qu'elle est aussi celle de la transmission d'une passion par un père ou un grand-père. Souvent mes interlocuteurs insistent avec jubilation sur le fait que depuis la première édition à laquelle ils ont assisté très jeunes, ils n'en ont quasiment loupé aucune, si ce n'est à cause du Covid<sup>18</sup>. De leurs récits, se dessine un paysage festif partagé : la montée de l'excitation dans les semaines qui précèdent la course, la première apparition du dirigeable Goodyear guettée dans le ciel<sup>19</sup>, le bruit des voitures pendant les essais qu'on entend jusqu'en ville lorsque le vent porte dans la bonne direction, l'absence d'école le samedi matin, l'arrivée sur le circuit en famille, l'oncle passionné qui expose ses calculs savants pendant le pique-nique, le casque vert de Pescarolo qu'on veut absolument apercevoir, l'exaltation qui monte encore d'un cran lorsque la pénombre s'installe, les voitures qui roulent à fond dans la nuit, la fête foraine et les émotions qu'elle suscite, les cornets de frites dans du papier journal, le souffle de liberté et de modernité qui se dégage de toute cette ambiance<sup>20</sup>.

Il est difficile de rapporter les innombrables témoignages émouvants que j'ai recueillis. J'ai donc choisi d'en livrer deux, car je les trouve particulièrement représentatifs et touchants :

Vincent Beaumesnil est le directeur « sport et infrastructure » de l'ACO. À ce titre, il dirige aujourd'hui une équipe d'environ 70 personnes. Sa mission est plurielle. Elle consiste à définir la réglementation des épreuves organisées par l'ACO et à la mettre en application. Il doit faire en sorte aussi que tout ce qui aura lieu sur la piste fonctionne bien : un rôle de superviseur et de coordinateur. C'est donc

un homme crucial du dispositif permettant de produire les 24 Heures du Mans. Le directeur général Stéphane Darracq me l'avait présenté comme un personnage central ayant selon lui « vraiment les 24 Heures qui coulent dans ses veines ». De fait, dès notre première entrevue, il me raconte son lien indéfectible avec la course : « Mon rapport avec les 24 Heures du Mans était scellé le jour même de ma naissance. Je suis né à la clinique du Tertre Rouge [qui est le nom d'un virage du circuit] se trouvant à quelques centaines de mètres de la piste. Mon père était fou de joie de voir son fils naître, mais une fois qu'il a constaté que ma mère et moi étions en bonne forme, il est immédiatement reparti sur le circuit parce qu'il savait que des Matras faisaient des essais avec Jean-Pierre Beltoise et Chris Amon, et qu'il ne voulait surtout pas louper ça. Mon père était un ami très proche de Jean Rondeau. C'est au cours d'un diner d'anniversaire de ma mère, qu'ils ont eu l'idée, entre copains, de concevoir et de construire une voiture pour le Mans. J'ai grandi au milieu de tout cela. »

Vincent rappelle aussi qu'il fut un temps où il n'y avait pas de communication radio entre le stand et le pilote. Donc les techniciens communiquaient avec le pilote grâce à des panneaux affichant des messages : « Il faut que tu rentres. », « Tu as fait tel temps au tour. », etc. À cette époque, les équipes se positionnaient pour cela au virage de Mulsanne à l'opposé du circuit. La communication passait par de vieux téléphones à manivelle pour parler avec le stand : « La voiture vient de passer. », « On lui a bien dit de rentrer au stand, il va arriver. ». Vincent se souvient : « J'ai fait très tôt du panneautage. Souvent avec ma mère, car mon père était dans les stands. » Il ajoute : « Ensuite, j'ai commencé à me professionnaliser dans l'univers de l'automobile, en accomplissant des tâches d'organisation pour des écuries. En 1998, je suis rentré chez Dams où je suis resté 8 ans<sup>21</sup>. En 2006, j'ai eu l'opportunité de rentrer à l'ACO comme directeur des pistes, je n'ai pas hésité, et j'ai progressivement élargi mon périmètre. Je connais quasiment tous les rouages des 24 Heures du Mans. Je baigne dedans depuis 40 ans. »

Fabrice Bourrigaud a occupé lui différentes fonctions d'importance au sein de l'ACO. Il est aujourd'hui directeur « patrimoine et culture » et a la responsabilité du Musée des 24 Heures du Mans. Un rôle qui lui va à la perfection. Il témoigne « Je suis né au Mans en 1966, l'année du duel Ford / Ferrari. Donc j'ai été bercé par des histoires des 24 Heures. Je suis l'archétype du passionné, non pas du

sport automobile, mais bien des 24 Heures du Mans. J'aime les récits et le cérémonial autour des 24 Heures. Ma famille était modeste, donc on allait dans la zone dite des Populaires, située de la passerelle Dunlop au virage du Tertre Rouge. Gamin, j'y ai tout vécu et j'étais heureux : le pique-nique en famille, les flonflons, les cabanes à frites, la fête foraine, les stands de strip-tease, avec des propositions alléchantes pour un gosse – «Approchez messieurs! C'est le nu-tout-nu et c'est tout de suite». Quand tu es enfant, tu te retrouves dans une jungle de rêve. Puis, après le départ, les voitures, le suivi de tes favoris en t'aidant avec la grille que tu avais découpée dans le journal, la tombée de la nuit, les lumières saturées, le retour à la maison, la radio sous le drap. C'est un truc très fort auquel tu as envie de participer, tu es fier. J'ai joué avec mes billes, je gagnais les 24 Heures. J'ai joué avec mes petites voitures, je gagnais les 24 Heures. Avec mon circuit électrique, je gagnais les 24 Heures. »

L'histoire des 24 Heures du Mans se confond d'autant plus avec la vie ordinaire des Sarthois, que longtemps ils ont côtoyé tous les jours les préparatifs de la course : jusqu'en 1981, les équipes n'étaient pas installées sur le circuit, mais au Mans ou à proximité. Elles s'éparpillaient dans des hôtels et des garages situés aux alentours. Cela a profondément marqué plein de gamins du territoire, cimentant leur relation à la dynamique de la course. Dominique Donné, qui fondera une agence spécialisée dans le design graphique automobile<sup>22</sup>, raconte : « J'ai découvert les 24 Heures du Mans à 4 ans. Donc, le centenaire a été ma 55<sup>e</sup> édition. Mon père était mécanicien automobile et mon oncle commissaire de course. Juste à côté de chez mes parents, il y avait une station-service dans laquelle une ou deux équipes étaient installées. Dès que je sortais de l'école, je jetais mon sac chez mes parents, et j'allais en courant à la station-service où je passais mes fins de journée. J'y voyais des voitures extraordinaires, avec des types qui travaillaient dessus et les faisaient rouler dans la rue. C'était très excitant. Les voitures venaient par la route jusqu'au circuit. Par exemple, les Ford GT 40 qui étaient à La Chartre-sur-le-Loir à 40 km circulaient en convoi, et le soir après les essais elles rentraient de la même façon. Les gens se mettaient sur le bord de la route pour regarder les voitures<sup>23</sup>. »

Rien n'est plus frappant que la récurrence des histoires de ce type, car elle témoigne de l'existence d'un véritable terreau culturel commun. Une fierté locale. Ainsi, l'ancien Premier ministre François Fillon

rapporte ceci : « Mon grand-père était passionné d'automobile. Il a été un moment directeur du garage Peugeot au Mans. On lui a proposé de faire les 24 Heures dès les années vingt. Il racontait toujours que sa femme lui avait interdit de courir. Il m'a emmené aux 24 Heures en 1955, l'année de l'accident. J'avais un an, je ne m'en souviens évidemment pas. Mais quand j'étais enfant, nous habitions à Cérans-Foulletourte, une petite ville où mon père était notaire à 25 km d'ici. L'écurie Austin-Healey s'installait à l'hôtel-restaurant du Croissant. Dès que la cloche de l'école sonnait, nous partions comme une volée de moineaux admirer les voitures<sup>24</sup>. »

## Un fait social total

Tout socio-anthropologue rêve d'avoir la chance de pouvoir étudier une *fait social total*, à plus forte raison s'il n'a jamais véritablement retenu l'attention de ses collègues. À cet égard, lors de ma première visite aux 24 Heures du Mans, j'ai eu le sentiment de découvrir une pépite. Cette expression *fait social total* a été forgée par Marcel Mauss, l'un des grands fondateurs des sciences sociales. Dans un célèbre texte de 1924, intitulé « Essai sur le Don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques », il décrit les trois caractéristiques majeures d'un tel phénomène. D'abord, il repose sur une forte concentration d'individus et d'institutions qui entrent en interaction. Ensuite, il se déploie simultanément sur tous les grands registres de la vie sociale (économique, géopolitique, technologique, esthétique, etc.). Enfin, il permet d'éclairer les fondements du lien social, de mettre en lumière l'armature de la sociabilité. Aussi Marcel Mauss a-t-il invité les chercheurs à observer ces phénomènes de façon privilégiée. Selon lui, l'analyse de ces moments de rassemblement et d'agrégation peut révéler l'essence même d'une culture, ce qui est susceptible de relier une multitude d'acteurs différents les uns des autres. Elle montre, sur le vif, comment s'édifie une passion commune, comment affrontements et collaborations entre les groupes peuvent s'équilibrer, comment s'articulent les efforts conjoints d'une multiplicité d'intervenants. Marcel Mauss utilisa d'abord cette notion pour décrypter principalement des matériaux relatifs à l'organisation des sociétés dites primitives rapportés par les premiers anthropologues. Depuis, elle a connu une fortune considérable. Pour ma part, je l'ai utilisée pour analyser le fonctionnement de grands événements sportifs comme Roland-Garros ou le

Tour de France, qui constituent à mon sens de magnifiques terrains d'investigation et de remarquables sujets de réflexion. L'indifférence, voire le dédain d'une large partie des élites intellectuelles à l'égard du sport dans notre pays, est regrettable, car se perdent ainsi de splendides occasions d'enrichir notre regard sur notre patrimoine culturel et sur le socle de la sociabilité. Développer cette recherche relative aux 24 Heures du Mans m'a fourni une très belle opportunité d'approfondir et de diffuser cette approche à propos d'un phénomène communautaire insolite, construit autour d'un des sports les plus remarquables du dernier siècle.

La dimension proprement anthropologique, au sens étymologique du terme, de ce grand rassemblement que représente la plus vieille course d'endurance automobile du monde, avec sa structure et ses dynamiques particulières, est frappante. Les 24 Heures du Mans ont développé des interactions nombreuses, entre ses acteurs, et au sein du public, autour d'une passion commune. Il faut imaginer la présence enthousiaste et l'engagement des 325 000 participants et spectateurs, comme ce fut le cas en 2023<sup>25</sup>. Beaucoup de personnes venues ici pour la première fois, m'ont confié qu'elles avaient été littéralement « cueillies » par l'ampleur de cette manifestation, l'ambiance qui y règne, les émotions qu'elle suscite. Certes, des machines entrent en compétition les unes contre les autres, ce qui justifie qu'on parle d'un « sport mécanique », mais l'endurance automobile est d'abord une histoire d'hommes, d'efforts, de volontés de se surpasser. Il s'agit d'une aventure profondément humaine, tissée d'enthousiasmes, d'investissements et d'audaces.

Pour que tout fonctionne à la perfection pendant le double tour d'horloge, un dispositif organisationnel complexe doit tourner à plein régime tout au long de l'année. Sans lui, impossible d'envisager la tenue d'un événement d'une telle ampleur, avec un minimum de risques, afin de réaliser un spectacle vibrant. Les éditions sont préparées des mois, voire des années, à l'avance. La compétition est donc la résultante d'une somme considérable de labeurs, de calculs, d'adresses, d'agilités, mais aussi et surtout d'organisation. Tout doit converger au bout du compte pour produire ce niveau élevé de finition et de précision qu'exigent l'ambition et la renommée de la course. Lancer soixante-deux bolides sur la piste à de telles vitesses, devant des dizaines de milliers de spectateurs sur place, et des millions d'auditeurs et de téléspectateurs, exige en amont une préparation d'une minutie extrême.