

## Le mois de juillet, l'histoire du XXe siècle et les « forçats de la route »

Il y a, du moins pour certaines personnes, des événements qui marquent, année après année, le rythme de la saison estivale. Pour les amateurs de vélo, le Tour de France représente le moment fort du début de l'été. Au-delà de la passion du cyclisme qui anime ceux qui sont « vaccinés avec un rayon de bicyclette », pour paraphraser Éric Fottorino, pourquoi écrire sur le Tour de France et le vélo dans le *Bulletin* de la SHC? La raison est simple : le Tour de France représente un incroyable miroir réfléchissant l'histoire du XXe siècle. Dès sa naissance, à la suite de l'Affaire Dreyfus, le Tour allait incarner les valeurs de son époque.<sup>1</sup>

Peut-on encore aujourd'hui comprendre la liberté offerte à la Belle époque par cette révolution technologique que fut la bicyclette? Ce juste équilibre entre la simplicité et le développement technologique qui devint, avec l'électricité, le symbole de la modernité des années d'avant la Grande Guerre. Imaginez cette machine, fruit de la révolution industrielle, permettant à un individu de parcourir rapidement des dizaines, voire des centaines, de kilomètres quotidiennement.

C'est dans ce contexte, et à la suite de l'Affaire Dreyfus que débutât l'épopée du Tour de France. Dans cette ambiance nationaliste de la fin du XIXe et du début du XXe siècle, le Tour agit comme un outil d'apprentissage national, permettant aux Français de connaître, et surtout de nommer au gré des villes étapes, les frontières de la France.

La cassure de 1914 change la physionomie du Tour. Il demeure émouvant d'observer ces photos du Tour d'après-guerre, alors que l'épreuve cycliste traverse les villages partiellement reconstruits du nord de la France et affichant toujours les stigmates des combats. En dépit de la disparition de nombreux champions cyclistes sur les champs de bataille de 14-18, le Tour apparaît alors comme un outil de reconstruction nationale et européenne, permettant de renouer avec la période d'avant-guerre. Tel que l'écrivit en 1924 le fameux journaliste Albert Londres pour les lecteurs du *Petit Parisien* : « [o]n traversait des pays dont les noms n'étaient pas inconnus : Sedan, puis Lille, puis Armentières. Sur des plaques, on lisait Ypres, dix-sept kilomètres. Puis on franchit aussi l'Yser. Bref, cela nous rajeunissait de quelques années ».<sup>2</sup>

Après la nouvelle rupture de la Seconde Guerre mondiale, le

<sup>1</sup> Pour ceux qui seraient intéressés par l'histoire du Tour de France : Antoine Blondin, *Tours de France : chroniques intégrales de L'Équipe*, Paris, La Table ronde, 2001, Pierre Chany et Thierry Cazeneuve, *La fabuleuse histoire du Tour de France*, Paris, Éditions de la Martinière, 2011 et Hugh Dauncey et Geoff Hare, éd. *The Tour de France, 1903-2003 : a Century of Sporting Structures, Meanings, and Values*, Londres, Frank Cass, 2003.

<sup>2</sup> Albert Londres, *Les forçats de la route*, Paris, Seuil, 2008 [1924], p. 53.

Tour de France reprend ses activités en 1947. Rapidement, celui-ci devient la vitrine des Trente glorieuses. Aux équipes nationales qui animaient la course dans les années trente succèdent les équipes « sponsorisées » par les grands fabricants de produits de consommation. Ainsi, fabriquant de stylo, de voiture, d'adhésif, de vêtement de sport se côtoient sur les routes du Tour, transformant chaque coureur en panneau publicitaire.

Rétrospectivement, la nostalgie s'empare de ces années alors qu'elles semblent baigner dans une certaine innocence. Naturellement, l'historien se méfie de cet état d'esprit qui déforme la réalité. Toutefois, la fin des années quatre-vingt-dix marque une rupture.

Les scandales de dopage, la fameuse « Affaire Festina » de 1998, et surtout la mise en place des systèmes de triche sophistiqués ne permet plus, à l'amateur de vélo, d'apprécier avec autant de candeur les réalisations de ceux qu'Albert Londres qualifiait en 1924 de « forçats de la route ».

Le journaliste Eric Fottorino est sans doute celui qui a le mieux décrit la filiation avec le passé qui unit l'amateur du Tour de France. Du moment où il enfourche son vélo, l'histoire du Tour devient un sujet de discussion incontournable avec ses compagnons de route. Les anecdotes maintes fois répétées continuent à s'échanger au fil des coups de pédales. Pourtant, tel que l'explique Fottorino, l'histoire ne se renouvelle plus. Il explique comment les efforts de personnages plus grands que nature motivent sa passion du vélo; lui qui a participé dans le peloton avec les coureurs professionnels, à 41 ans, comme journaliste-coureur, au Grand Prix cycliste du Midi Libre.

« J'ai été Van Impe le Lutin, puis Hinault le Lutteur. J'ai été Fignon le flingueur, frère d'âge et de courage, j'ai ri avec lui, j'ai enragé de ses huit petites secondes qui le rejetèrent dans l'enfer des seconds, à un zeste de Lemond, en 1989. Puis l'âge venant et les cheveux tombant, j'ai été Pantani le Pirate, au panache inquiétant de Méphisto.

Je n'ai jamais été Armstrong. [...]

Je n'ai plus été personne. Aucun contemporain ne m'a plus fait rêver sur deux roues. »

« Lassé par les faux héros de l'époque, je suis devenu une créature de Jules Verne confondant sa bicyclette avec une machine à remonter le temps ».<sup>3</sup>

**Martin Laberge**

Secrétaire de la langue français

<sup>3</sup> Eric Fottorino, *Petit éloges du Tour de France*, Paris, Gallimard, 2013, p. 16.