

Le Tour de France 2014 et le Centenaire de la Guerre. Perspectives historiques

Le 28 avril 1919 est donné à Strasbourg le départ de la course cycliste du *Circuit des champs de bataille* reliant Bruxelles Amiens, Paris, Bar le Duc et Belfort avec arrivée à Strasbourg. La compétition traverse les principaux champs de bataille du front de l'Ouest dans le cadre d'une manifestation sportive mais aussi d'un tourisme de mémoire qui se développe alors, et ce, depuis le conflit lui-même. Le premier guide Michelin du front est édité en effet en 1916. Deux mois plus tard, le 29 juin 1919, au lendemain de la signature du traité de Versailles qui marque, cinq ans après l'assassinat de l'archiduc François-Ferdinand, le 28 juin 1914, le retour à la paix, le peloton du Tour de France s'élance après quatre ans de suspension pour cause de guerre. Le Belge Philippe Thys, lauréat du Tour en 1913 et 1914 attend 1920 pour retrouver son niveau d'antan et triompher à nouveau et porter le maillot jaune, couleur de *L'Auto*, le quotidien sportif à l'origine de la course. La reprise de la compétition en 1919, pour lui comme pour les autres, est semée d'embûches. Sur la soixantaine de coureurs engagés, une petite dizaine seulement parvient à franchir la ligne d'arrivée à Paris, alors que nombre de coureurs de 1914, et parmi eux des vainqueurs comme le luxembourgeois Faber, ont péri pendant le conflit.

Ces quelques dates inscrivent d'emblée le Tour de France dans trois de ses dimensions fondatrices : son caractère intrinsèquement historique, fondé sur une histoire longue ; sa dimension de parcours patrimonial de mémoire à travers la géographie nationale ; mais également la puissance évocatrice de ses héros et de leurs souffrances qui installent le Tour comme un classique de l'épopée sportive.

Une épreuve de son temps

Le Tour de France cycliste naît en 1903 sur une idée de Leo Lefevre qui avait travaillé pour *Le Vélo*, premier quotidien sportif français fondé en 1891, idée reprise par Henri Desgrange créateur du journal *L'Auto-Vélo* fondé en 1900 et qui devient *L'Auto* en 1903. Un premier Tour de France automobile l'avait précédé à la fin du XIXe siècle organisé par le journal *Le Matin*, un des quatre grands titres de la presse quotidienne nationale.

Comme pour ce dernier, il s'agit pour *L'Auto* d'un coup médiatique destiné à le faire connaître du public alors qu'il sort d'un duel perdu avec le journal *Le Vélo*, au nom et à la clientèle très proche. Dès les premières éditions du Tour, tous les grands titres de la presse quotidienne reprennent l'événement et son retour annuel marque un temps fort du calendrier cycliste mais plus généralement sportif. Le Tour qui se déroule l'été, sur les routes de France est propice à amener des spectateurs au plus près des coureurs pour voir passer les champions, notamment dans les étapes de montagnes.

Le Tour s'impose alors comme une course hors norme, suivie de près par une caravane d'automobiles. Il est un formidable promoteur du vélo, de l'auto et du tourisme, alliant la compétition sportive à travers la France et ses grands sites touristiques.

Henri Desgrange comprend bien aussi combien la « grande boucle », dès sa naissance, peut rassembler les Français : « Le Tour de France, c'est la réunion sur des milliers des kilomètres, dans un geste unique d'encouragement, (...), du bourgeois, du prolétaire, du prêtre, du maître d'école¹ », écrit-il en 1933 à l'heure de l'entrée du Tour de France dans l'ère des loisirs de masse.

¹ *L'Auto*, supplément, juin-juillet 1933.

Car le Tour de France et sa naissance doivent se penser dans le cadre des révolutions industrielles et sociales. Il se développe dans le cadre de l'installation des temps de loisirs, dans la prise en compte de l'hygiène des corps et le développement des pratiques sportives popularisées entre autre par Pierre de Coubertin qui fonde le Comité olympique en 1894 et lance les premiers jeux olympiques modernes en 1896. Le « corps travaillé » s'inscrit aussi dans la mise en place des sociétés industrielles marquées par la performance et le record. L'innovation technique à l'origine de la bicyclette qui décuple la puissance des muscles du corps est au cœur des transformations que connaissent le monde, et en particulier l'Europe autour de la fin du XIXe siècle et au début du XXe. Le Tour de France allie donc ces aspects prégnants, tout en valorisant également le développement des innovations techniques et industrielles comme l'automobile et l'élargissement, par les déplacements plus rapides ainsi rendus possibles, l'extension du cadre géographique proche. La bicyclette permet ainsi tout à la fois de forger son corps et d'élargir son horizon, elle symbolise à merveille l'ère de la vitesse au service de la découverte du territoire. Il est d'ailleurs intéressant de noter que l'Union vélocipédique de France (U.V.F.), ancêtre de la Fédération cycliste actuelle, est fondée à Paris en 1881 et gère alors à la fois tourisme et compétitions sportives.

En parallèle, si les sociétés cyclistes se développent, la pratique du vélo s'appuie aussi sur l'individualisation des sociétés européennes. Les premiers vainqueurs du Tour concourent seuls à leur exploit et voient leurs portraits fleurir dans la presse alors à son « âge d'or ».

Le Tour de France en République

La naissance du Tour de France doit aussi se penser dans le cadre de la IIIe République et de son programme politique et civique. Il s'inscrit ainsi dans les fondements d'une histoire et d'une géographie du territoire à partager, socle politique de la Nation. Le Tour permet littéralement d'incarner le territoire et de le donner à voir, par les comptes rendus de la course publiés dans les médias, par les reportages photographiques puis bientôt par à travers la radio et le petit écran. Il est un « chemin de ronde » comme le qualifie Philippe Gaboriau, « un encerclement processionnel » qui présente la « réalité géographique » de la France³. Il ne s'agit pas seulement de décrire le pays, mais bien de tracer « l'unité de la France installée et protégée par mer et montagne⁴ » comme le souligne avec justesse Georges Vigarello. A la suite de l'invasion de 1870 et son traumatisme, l'idée du Tour de France cycliste double l'œuvre scolaire et civique du *Tour de France par deux enfants* de G. Bruno⁵, best-seller de l'école de la République dont il décrit l'histoire en incitant le lecteur à saisir la profondeur et la force de sa morale civique et de son contrat social.

Pourtant, avant 1914, la pratique du cyclisme reste cantonnée à une classe moyenne supérieure, à une certaine bourgeoisie qui peut économiquement investir dans le diptyque auto/vélo. *L'Auto* est du reste alors un titre très patriotique et plutôt conservateur. Henri Desgrange ne manque pas pendant la guerre de donner à travers les articles publiés des nouvelles de la guerre et de la pratique du vélo au front ou dans les camps de prisonniers. Il va

2 CORBIN Alain, COURTINE Jean-Jacques, VIGARELLO Georges (dir.), *Histoire du corps*, vol. 2 : « De la Révolution à la Grande Guerre », dirigé par Alain Corbin, Paris, Seuil, 2005, p. 375.

³ VIOLLET Sandrine, *Le Tour de France cycliste 1903-2005*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 13

⁴ VIGARELLO Georges, « Le Tour de France », dans NORA Pierre (dir.), *Les lieux de mémoire*, Tome 3, Paris, Quarto-Gallimard, 1997, p. 3801-3833.

⁵ BRUNO G. (pseudonyme d'Augustine Fouillée), *Le tour de France par deux enfants*, Paris, Belin, 1877.

jusqu'à s'engager lui-même en 1917 à l'âge de 52 ans⁶. Le vélo ne connaît encore pas la dimension de sport populaire qu'il prend dans l'entre-deux-guerres. Le coût d'un vélo reste prohibitif pour nombre de bourses modestes. Mais quelques indices comme la présence du cyclisme et de ses résultats sportifs dans les titres de la presse régionale montre tout le potentiel de démocratisation rapide qu'il recèle.

Notons que l'armée française est dotée depuis 1913 de 10 groupes de chasseurs cyclistes rattachés aux divisions de cavalerie. Leur rôle sera modeste lors des premiers mois du conflit, puis déclinant avec la guerre de tranchée. La bicyclette est pourtant largement médiatisée dans ce cadre comme un outil au combat fort utile, permettant une bonne communication entre les unités et le harcèlement des troupes ennemies.

Interrompu par la guerre entre 1915 et 1918, le Tour reprend en 1919, amputé de plusieurs de ces vainqueurs : Faber, Lapize et Petit-Breton. Ce dernier, interrogé par le journal *La vie au grand air* en mars 1917 avant sa mort le 20 décembre de la même année, conclue son propos par cette phrase prémonitoire : « Hélas ! À la reprise des vélodromes, combien d'entre nous auront disparu qui étaient la gloire de notre sport ? » En 1919, 15 étapes sur 5560 km suivent le tracé des frontières du territoire meurtri en passant par Metz et Strasbourg. Il permet de signifier le retour au sein de l'espace géographique et politique des provinces perdues en 1870. "J'ai ramené mes onze 'poilus' : je peux dire que ce sont de fiers lapins !" se félicite Henri Desgrange dans *L'Auto*, en juillet 1919 après l'arrivée des coureurs qui ont réussi à « tenir » jusqu'à l'arrivée.

Leur souffrance, leur courage, leur abnégation face à l'épreuve physique doit se lire dans la lignée de l'expérience des combattants de la Grande Guerre. L'internationalisation du Tour et la mise en place d'équipes dans les années 30 composées de Belges, de Britanniques, de Luxembourgeois ou d'Allemands accentuent encore la puissance évocatrice du Tour de France comme symbole d'une nation et de la portée universaliste de son modèle politique et culturel à travers le sport. « L'épreuve cycliste la plus grandiose qui n'ai jamais été organisée » proclame *La vie au grand air*⁷. La caravane qui suit le Tour donne à l'épreuve sa dimension touristique dont nous avons vu qu'elle se dessine dès la naissance de la compétition. Mais elle ne peut être pensée sans sa dimension civique et politique où la mémoire joue un rôle moteur essentiel. Chaque Tour de France est ainsi l'occasion de revenir sur le passé glorieux des éditions précédentes et de fonder la geste de ses héros. De construire en quelques sortes et de manière continue le Tour comme un « lieu de mémoire »⁸.

Le Centenaire et le Tour de France

« Le Tour de France, c'est aussi la mémoire », a déclaré Christian Prudhomme, le directeur du Tour, lors de la présentation du parcours 2014 en octobre 2013. Le Centième Tour venait d'être fêté cette même année. L'expression « Entrez dans le légende du Tour de France » inscrit ainsi l'événement dans l'histoire et l'épopée, et donc dans la commémoration.

Le Tour de France 2014 veut donc rendre hommage, cet été, au centenaire de la Grande Guerre. Trois anciens vainqueurs du Tour nous l'avons souligné, François Faber,

⁶ MERCKEL Michel, « Le Tour de France et la Grande Guerre », www.centenaire.org

⁷ *La vie au grand air*, juillet 1919, 20^e année, p.59

⁸ Le Tour de France présente ainsi toutes les caractéristiques du lieu de mémoire défini par Pierre Nora. NORA Pierre, *Les Lieux de mémoire*, Paris, Quarto-Gallimard, 1997 et VIGARELLO Georges, « Le Tour de France », dans NORA Pierre (dir.), *Les lieux de mémoire*, op. cit.

Octave Lapize et Lucien Petit-Breton, figurent sur la liste des nombreux cyclistes morts au combat.

Le tracé du Tour de France 2014 rend hommage aux soldats tombés sur les lignes de front en visitant sur sept étapes du nord et de l'est du pays des lieux marqués par les combats de la Grande Guerre. Sept étapes, entre le 8 et le 14 juillet, traversent les territoires marqués directement par le conflit : depuis Le Touquet-Paris-Plage au Nord (le Tour arrive alors d'Angleterre) jusqu'à La Planche de Belles Filles (Haute-Saône). Ce sont l'ensemble des régions du front et certains des territoires occupés qui sont concernés, en Belgique et en France : Ypres, Nord-Pas-de-Calais, Somme, Aisne, Marne, Meuse, et Alsace Lorraine jusque à la Franche-Comté.

A l'occasion de la 6^e étape entre Arras et Reims, le peloton emprunte par exemple le Chemin des Dames, théâtre d'affrontements majeur au printemps 1917. A cette occasion, l'office du tourisme de la préfecture du Pas-de-Calais présent dans la caravane du Tour, souhaite distribuer 50000 sachets de graines de bleuet et de coquelicot. Le 10 juillet prochain, c'est d'ailleurs au cœur d'un champ de bleuets que rouleront les coureurs. Il donne ainsi à voir, non pas seulement la géographie actuelle de la France, mais bien sa géographie mémorielle, celle des anciens champs de bataille sur lesquels des combattants de nombreux pays sont venus mourir. La 7^e étape s'inscrit dans les zones de combat de Verdun rive droite et gauche. Les coureurs passent ainsi au cœur du champ de bataille et de mémoire (nationale à vocation mondiale) de Verdun et des combats de 1915 et 1916, depuis le site de la guerre des mines de Vauquois jusqu'à Douaumont et la côte des Eparges au Sud-Est de la cité meusienne.

L'occasion est ainsi offerte aux coureurs et à la caravane du Tour de poser un regard sur les sites de mémoire et de promouvoir le tourisme international très vivace du champ de bataille. Les lieux de mémoire qui ponctuent le tracé du Tour ne sont pas uniquement fondés sur la France et son histoire, mais bien dans le cadre de la mondialisation de l'expérience combattante, notamment dans la Somme et dans le Nord-Pas-de-Calais où se sont battues les troupes françaises, allemandes et belges, mais également venues de Russie, d'Italie, de Grande-Bretagne et de l'ensemble des colonies européennes.

Ce parcours s'inscrit finalement encore aujourd'hui dans les caractéristiques fondatrices du Tour. Atout France, l'agence de développement touristique nationales, investie le Tour à l'image des différentes structures pérennes du tourisme des départements et régions traversées ou celles mises en place dans le cadre du tourisme de mémoire lié au cycle commémoratif. Le caractère international de son aura sportive et médiatique⁹ en fait un des temps majeurs d'évocation de la Grande Guerre et de son Centenaire. Dans ce cadre, le souci manifesté par les organisateurs de promouvoir la mémoire et l'histoire du Tour et à en faire une des dimensions majeures de la compétition rejoint les préoccupations civiques des commémorations et ses enjeux économiques. La Mission du Centenaire, qui met en œuvre le programme commémoratif de l'année 2014, a donc fort logiquement souhaité en soutenir la médiatisation et le caractère historique et mémoriel.

Le Tour de France comme « lieu de mémoire », même internationalisé, assume donc encore ce qui le fonde depuis 1903 et en fait encore, aujourd'hui, sa force symbolique.

Alexandre Lafon, conseiller de la Mission du centenaire de la Première Guerre mondiale, Université de Toulouse 2 – Jean Jaurès

⁹ WILLE Fabien, *Le Tour de France : un modèle médiatique*, Presses universitaires du Septentrion, 2003.